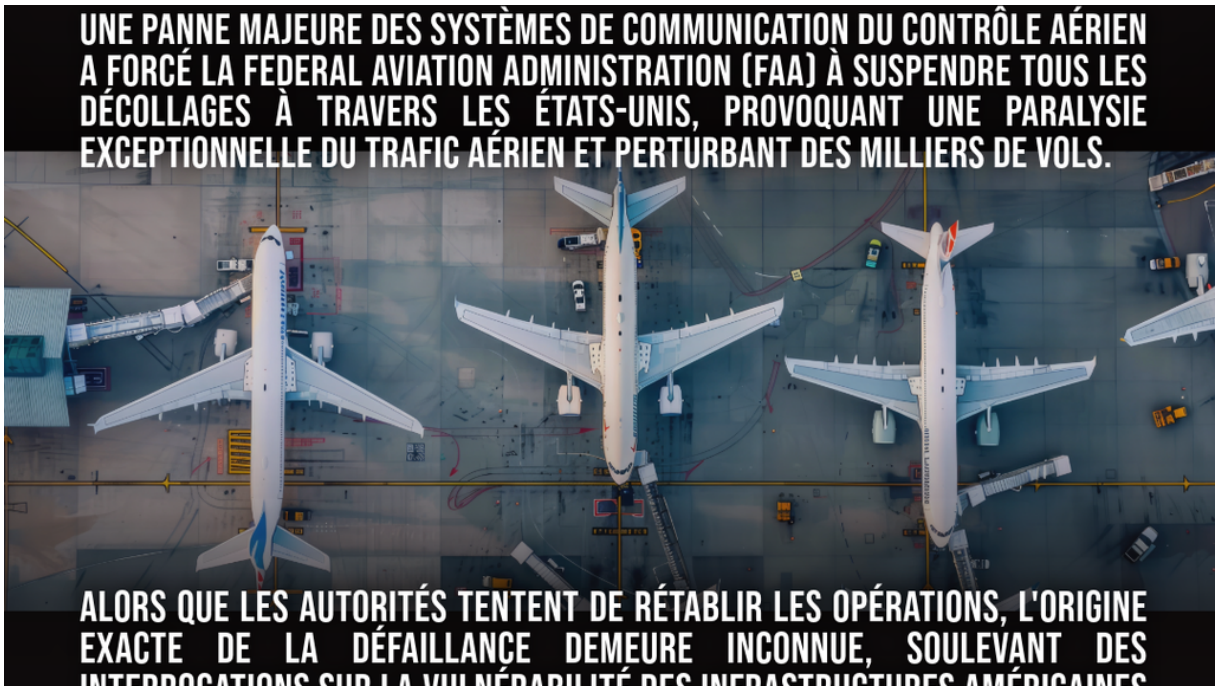


ARRÊT NATIONAL DES VOLS AUX USA 13-14 NOVEMBRE 2026 – QUESTIONS SUR LA COMMUNICATION DE L'EXÉCUTIF

November 15, 2026

Les États-Unis ont été les premiers au monde à travailler la question de la Communication en situation de crise et des montagnes de livres et articles ont été publiés sur l'art et la manière d'informer en pareille situation.

La séquence qui vient de se dérouler avec l'arrêt national des vols des 13-14 novembre invite à s'interroger sur la façon dont l'Exécutif US a opéré pendant cette crise.

En fond de tableau, il faut prendre en considération quelques événements et dynamiques majeurs de la période :

– Échec cinglant du parti républicain aux élections du 3 novembre.

– Panne mondiale de Microsoft la veille.

– Séisme d'importance mondiale et stratégique de l'affaire Nvidia.

– Craintes d'attaques de l'Iran sur le territoire américain.

– Souvenir toujours très vif du 11-Septembre et du gel total de l'aviation.

– Émergence de critiques de fond à l'endroit de la Tech, de l'IA, avec peut-être le sentiment d'une séparation de plus en plus profonde et définitive entre d'une part l'IA et ses quelques dirigeants et d'autre part tout le reste de l'économie, de la technologie, de l'environnement, de la population.

– Critiques récurrentes sur l'incompétence des ministres, choisis pour leur servilité (qualifiée généralement de « loyauté ») non pour leur préparation à tenir leur poste.

– Image peu flatteuse du pays, avec tous ses avions au sol, au regard de la promesse « Make America Great Again ».

– Changement de « Chief of Staff » à la Maison-Blanche.

– Etc.

Il est certain que ce cas fera l'objet de travaux d'analyse que pourront lancer de nombreuses institutions de recherche, des cabinets de conseil, des équipes ad hoc du Congrès…

Quelques questions peuvent déjà être pointées :

1. Pourquoi avoir choisi deux ministres pour commenter la situation, et notamment le patron du DHS ? Qui a fait ce choix (si choix il y a eu) ?

2. Qu'ont-ils dit et quelles contradictions ont pu être notées ?

3. Pourquoi la coordination a-t-elle été si défaillante ?

4. Y avait-il quelqu'un en charge de suivre les défaillances qui se manifestaient à l'écran de toutes les télévisions du pays ? Et de les corriger ?

5. Vu l'ampleur étonnante du problème, pourquoi le Président s'est-il tenu à l'écart ?

6. Comment la conduite de la communication factuelle immédiate a-t-elle été polluée par des considérations politiques et partisanes ?

7. Comment le tout a-t-il été perçu par les passagers et par le public américain en général ?

8. Comment en arrive-t-on à devoir rendre un hommage rituel aussi déplacé au Président depuis la Maison-Blanche ? Une prosternation à ce point désastreuse en termes d'image quand toutes les caméras étalent la paralysie nationale et que les écrans (split-screen montrant la faille béante entre la réalité et le discours) ? ***« This is what the leadership of President Trump looks like by the organization and the team he's put together. We're built to handle crises like this... »***

Pour l'heure, on peut garder quelques traces de ce qui a été fait en matière de communication en citant quelques observations fournies par une consultation rapide de l'IA. Ce sont au moins des points utiles, parmi d'autres, pour engager des auscultations plus approfondies.

QUELQUES DONNÉES DE L'IA

*Suite à l'arrêt national des vols aux États-Unis ordonné par la **FAA** (Administration fédérale de l'aviation) le vendredi 13 novembre 2026, le secrétaire aux Transports **Sean Duffy** et le secrétaire à la Sécurité intérieure **Markwayne Mullin** ont tenu plusieurs points de presse.*

*Bien que tous deux aient écarté la piste d'une cyberattaque, leurs explications sur les causes techniques exactes de la panne ont présenté des **divergences notables et des évolutions rapides** au fil des heures.*

Les explications évolutives de Sean Duffy (Secrétaire aux Transports)

Sean Duffy a d'abord mis en cause l'obsolescence du matériel avant d'orienter ses critiques vers un prestataire externe le lendemain.

- ***La vétusté du réseau analogique (vendredi soir).** Lors de sa première intervention, Duffy a affirmé que le système de contrôle aérien était « incroyablement vieux » et reposait sur des télécommunications analogiques (TDM). Selon lui, les routeurs ont été submergés par un afflux de données, générant des « incohérences » qui ont forcé l'arrêt du trafic.*
- ***L'ampleur de la panne (vendredi soir).** Duffy a déclaré sur le réseau X que le problème affectait « tous les centres de contrôle du trafic aérien » du pays. La FAA a pourtant publié un communiqué plus nuancé précisant que « plusieurs » centres étaient touchés, et non la totalité.*
- ***L'erreur d'un sous-traitant ou un routeur défectueux (samedi matin).** Changeant de version le lendemain, Duffy a expliqué sur ABC7 Chicago que l'incident s'était produit lors d'une opération de maintenance de routine menée par le sous-traitant **L3Harris**. Le remplacement d'anciens câbles en cuivre par de la fibre optique aurait déclenché une boucle de plus de 1 000 tentatives de connexion toutes les cinq secondes. Il a alors attribué la panne soit à « l'incompétence » du prestataire, soit à une pièce défectueuse, tout en continuant de réclamer 50 milliards de dollars au Congrès pour moderniser le système.*

La version de Markwayne Mullin (Secrétaire à la Sécurité intérieure)

Dès le vendredi soir, Markwayne Mullin a avancé une explication différente, pointant plutôt l'intégration de nouvelles technologies au sein de l'infrastructure existante.

- ***Le choc entre nouvelles et anciennes technologies.** Selon les propos rapportés par CNN, Mullin a expliqué que la FAA avait intégré une **nouvelle technologie** dans un cadre existant, ce qui a fini par surcharger et paralyser l'ancien système.*
- ***Un démenti sur la piste externe.** Contrairement aux spéculations initiales sur une attaque ou un lien avec la panne mondiale de Microsoft survenue la veille, Mullin a insisté sur le fait qu'il s'agissait d'une simple défaillance interne des télécommunications sans acte malveillant.*

Ces discours divergents ont alimenté les critiques politiques dès le samedi matin. La gouverneure de New York, Kathy Hochul, a notamment demandé la démission de Sean Duffy, dénonçant une gestion confuse et des défaillances répétées dans la communication officielle.

Point de presse à la Maison-Blanche, le vendredi 13 novembre 2026 au soir par ***Markwayne Mullin,*** *secrétaire à la Sécurité intérieure (DHS)*

La citation exacte de Markwayne Mullin

- ***Ce qu'il a dit mot pour mot.*** *D'après la transcription officielle publiée par Roll Call Factbase, le secrétaire à la Sécurité intérieure (DHS)* ***Markwayne Mullin*** *a prononcé la phrase : « This is what the leadership of President Trump looks like by the organization and the team he's put together. We're built to handle crises like this... » (« Voilà à quoi ressemble le leadership du président Trump à travers l'organisation et l'équipe qu'il a mises en place. Nous sommes taillés pour gérer des crises comme celle-ci... »).*
- ***Le moment de la déclaration.*** *Il n'a pas ouvert la conférence de presse sur cette phrase, mais l'a prononcée dès ses* ***premières minutes de prise de parole****, juste après avoir salué les journalistes et écarté la piste d'une cyberattaque ou d'un lien avec la panne Microsoft. Il a répété cet hommage à plusieurs reprises durant le briefing, notamment pour justifier l'absence de Donald Trump devant les caméras.*

Le contexte médiatique (le « split screen »)

- ***Le décalage visuel.*** *Pendant que Mullin louait la réactivité de l'administration et assurait que tout se déroulait « dans la bonne direction », les chaînes d'information américaines comme CNN diffusaient en direct des images d'aéroports paralysés, de tableaux d'affichage couverts d'annulations et de milliers de passagers bloqués au sol à travers tout le pays.*
- ***L'ampleur de la crise.*** *L'arrêt national des décollages, qui a duré plus de quatre heures, a entraîné l'annulation de près de 6 000 vols et perturbé plus de 14 000 liaisons aériennes, provoquant de vives moqueries sur les réseaux sociaux face au contraste entre l'autosatisfaction officielle et la pagaille dans les terminaux.*

Le parcours de Markwayne Mullin

- ***Ancien combattant de MMA.*** *Avant sa carrière politique comme représentant puis sénateur de l'Oklahoma — et sa nomination à la tête du DHS en mars 2026 en remplacement de Kristi Noem — Markwayne Mullin a été combattant professionnel d'arts martiaux mixtes (MMA), affichant un bilan invaincu de cinq victoires dans les années 2000.*

QUESTION : N'aurait-il pas été plus adapté de laisser intervenir le ministre chargé des transports, même si, on pouvait faire une déclaration forte et rapide sur le fait que cela n'était en rien terroriste et donc que le rapprochement avec le 11 septembre n'avait aucune pertinence ? Cela aurait évité des contradictions ?

RÉPONSE IA :

· ***De nombreux experts en communication de crise et responsables politiques américains partagent exactement votre analyse.*** *Ils estiment que ce format à deux voix a brouillé le message et nui à la crédibilité de l'administration, alors qu'une prise de parole centrée sur les Transports aurait été plus claire.*

Les couacs de cette communication conjointe

· ***Des contradictions techniques en direct.*** *Devant les caméras, Sean Duffy a d'abord affirmé que les nouveaux équipements installés par son ministère n'étaient pas en cause et que seul l'ancien matériel avait cédé. Deux minutes plus tard, Markwayne Mullin a expliqué l'inverse, suggérant que les nouveaux équipements et correctifs déployés par Duffy avaient « surchargé » le vieux système, forçant le ministre des Transports à reprendre la parole pour le corriger.*

· ***Un flottement sur la cyberattaque.*** *Mullin a commencé son intervention en assurant qu'il n'y avait « aucune cyberattaque », avant de nuancer quelques instants plus tard en déclarant que « rien n'était totalement certain pour le moment » et qu'aucune piste n'était écartée.*

· ***Une critique sévère des spécialistes.*** *Juliette Kayyem, ancienne responsable de la Sécurité intérieure et experte en gestion de crise citée par CNN, a jugé que ce manque de cohérence ne donnait « ni une impression de compétence, ni de réassurance ».*

Le choix d'une stratégie politique avant tout

Si l'administration a tout de même maintenu ce duo, c'est parce qu'elle poursuivait un objectif politique précis au-delà de la simple gestion technique de la panne.

· ***S'appuyer sur l'urgence sécuritaire pour le budget.*** *La Maison-Blanche venait de demander au Congrès une rallonge budgétaire massive (30 à 50 milliards de dollars selon les déclarations) pour moderniser le contrôle aérien. Associer le chef de la Sécurité intérieure permettait de qualifier l'obsolescence des équipements de « menace pour la sécurité nationale » afin de forcer la main des élus.*

· ***Recadrer le tir dès le lendemain.*** *Consciente de la confusion générée vendredi soir, l'administration a d'ailleurs changé de méthode dès samedi matin : Sean Duffy s'est exprimé depuis le ministère des Transports uniquement accompagné du patron de la FAA, Bryan Bedford, pour livrer un bilan technique plus sobre et unifié.*

Les principales critiques adressées à l'exécutif

· ***Un « jeu de blâme » jugé opportuniste.*** *Dès la conférence de presse du 13 novembre, le secrétaire aux Transports Sean Duffy a imputé la panne au refus du Congrès d'accorder des fonds supplémentaires pour moderniser le réseau. Des élus démocrates et des analystes, notamment sur le Journal de Montréal, soulignent que des fonds avaient déjà été débloqués et accusent la Maison-Blanche de fuir sa responsabilité administrative en politisant l'incident pour réclamer en urgence 30 à 50 milliards de dollars.*

· ***Des coupes budgétaires et d'effectifs pointées du doigt.*** *L'opposition rappelle que l'administration a elle-même affaibli l'agence en licenciant 352 employés en période d'essai au sein de la FAA début 2025 dans le cadre des coupes du programme DOGE mené par Elon Musk. Le chef de la minorité démocrate à la Chambre, Hakeem Jeffries, a dénoncé « le dernier d'une série d'incidents aériens inacceptables » sous cette administration.*

· ***Des explications techniques jugées floues et anxiogènes.*** *Des experts en sécurité nationale et en communication de crise, interrogés par The Conversation et le HuffPost, critiquent une communication contre-productive. Le secrétaire à la Sécurité intérieure Markwayne Mullin a*

affirmé qu'il ne s'agissait « pas d'un nouveau 11-Septembre » tout en refusant d'écarter l'hypothèse d'une cyberattaque, ce qui a alimenté l'inquiétude au lieu de rassurer. L'ancien secrétaire aux Transports Pete Buttigieg et la sénatrice Tammy Duckworth ont également questionné la défaillance totale des systèmes de secours censés éviter un arrêt national.

Les raisons de l'absence de Donald Trump

· ***La version officielle de l'exécutif.*** *Interrogés sur le silence du président, ses ministres ont assuré qu'il suivait la crise de près en coulisses. Markwayne Mullin a décrit un style de gestion basé sur la délégation, affirmant que Donald Trump nomme des dirigeants compétents et les laisse agir. De son côté, Sean Duffy a éludé les questions sur l'absence de prise de parole présidentielle en déclarant ne pas gérer la communication du président, alors même que le poste de porte-parole de la Maison-Blanche est vacant depuis octobre 2026.*

· ***Le décalage de ses prises de parole publiques.*** *En pleine crise aérienne, Donald Trump n'a fait aucune déclaration publique sur la paralysie des aéroports, mais a publié un message sur Truth Social célébrant une initiative législative pour relancer l'industrie du cinéma à Hollywood. Selon plusieurs analystes politiques, cette communication déconnectée donne l'image d'une Maison-Blanche qui sous-estime la gravité de la crise pour les voyageurs.*

· ***La lecture politique et stratégique.*** *Des observateurs relèvent que Donald Trump se montre très peu en public depuis la large victoire des démocrates aux élections de mi-mandat de novembre 2026. Sur le plan de l'image, l'absence du président pendant une crise majeure qui n'offre aucun gain politique immédiat correspond à une stratégie habituelle visant à laisser ses ministres absorber les critiques liées à un dysfonctionnement technique ou un échec opérationnel, afin de préserver son propre capital politique.*