



COLLISION

Jean-Marc FAESCH

© 2008



Chapitre 1

Vol CA1356

Le tintement des tasses sur le chariot dans l'allée centrale annonça l'arrivée de la collation:

- Café, thé, chocolat ?
- café s'il vous plaît, répondit James Palwick en souriant.

C'était son cinquième café de cette traversée qui semblait ne pas en finir. Un peu plus tôt, le pilote avait annoncé qu'en raison d'un orage, le vol subirait une légère modification de trajectoire et qu'il faudrait prévoir environ 20 minutes de retard. James se pencha vers le hublot à sa gauche. Le ciel était gris et, malgré l'altitude à laquelle volait le Boeing, il n'avait pas réussi à sortir de ces nuages pour gagner le soleil. Toulouse était encore à une heure de vol et la descente n'était pas pour tout de suite.

Après lui avoir remis un plateau avec une viennoiserie et son café, l'hôtesse rendit son sourire à James et poursuivit sa distribution en avançant au rang suivant.

- attention, il est très chaud, prévint sa voisine de siège.
- merci Audrey, vous êtes comme une mère pour moi, dit-il en la regardant malicieusement.

Mais sa jeune et jolie secrétaire, apprécia moyennement la boutade et se replongea dans sa lecture en haussant légèrement ses épaules. Et quelles épaules ! James avait beau connaître Audrey depuis trois ans déjà, il ne s'était pas limité à ne connaître d'elle que ses épaules. Il en aurait renversé son café de distraction si elle n'avait pas esquissé un regard furtif dans sa direction pour le ramener à l'ordre. James Palwick se dit que dans quelques heures ils seraient

tous deux à l'hôtel et que là, plus rien ne les empêcherait de se laisser aller à leur ébats amoureux. Il était de ces patrons qui profitaient des voyages d'affaires pour assouvir sa passion pour son amante de collaboratrice. Et Audrey y trouvait son compte, car elle savait bien qu'un jour ou l'autre il la laisserait tomber. Mais entre-temps, elle aurait fait ses armes dans le métier et beaucoup voyagé. Et puis, finalement, James était bel homme et lui apportait beaucoup de plaisir.

Le rituel de distribution de café se poursuivait au rang 24 où David, Helen et leurs deux enfants avaient tous les quatre demandé un chocolat. Mielew le cadet n'avait d'yeux que pour le petit gâteau qui était à sa portée sur le chariot et Marie-Agnès, gentiment, le lui tendit quand elle s'aperçut qu'il lorgnait dessus. Clark son aîné eut aussi droit au même cadeau et en fut ravi. Lorsque Marie-Agnès progressa vers le rang suivant et que l'allée fut dégagée, madame Florentine Gerwald se tourna vers Helen:

- vous avez deux beaux enfants.

- Sorry ? fit Helen qui ne comprenait pas le français.

- Elle dit qu'on a de beaux enfants, traduisit David pour elle, puis il se pencha vers la vieille dame et la remercia:

- merci, chère madame... vous voyagez seule ? dit-il pour meubler un peu ses remerciements.

- oh non ! Je suis avec mon gendre et ma fille, ils sont assis juste derrière.

- mmm ! acquiesça David poliment avant de se replacer sur son siège.

On sentait la fatigue envahir progressivement les passagers qui profitaient du passage de l'hôtesse pour entamer une discussion, qui avec son voisin, qui avec sa famille, secrétaire, ou à défaut avec Marie-Agnès elle-même. Elle était en quelque sorte la confidente de

circonstance à qui on pouvait adresser quelques mots afin de rompre la monotonie de ce long voyage. Elle portait un magnifique tailleur rose aux couleurs de la compagnie et réveillait les fantasmes des jeunes et moins jeunes hommes voyageant dans cet avion. Pourtant, bien qu'elle répondit toujours avec courtoisie aux clients les plus avenants, elle ne cessait de penser à son gentil Patrick qu'elle avait épousé quelques mois auparavant à Marseille. Et, ce soir, après que l'avion eut fait un dernier saut de puce entre Toulouse Blagnac et Marseille, elle serait dans ses bras.

Marie-Agnès Sinths était la plus jeune des trois hôtesses du vol CA1356 et elle terminait bientôt sa cinquième traversée de l'Atlantique depuis quatre semaines. Auparavant, elle travaillait à Canadian Airlines. Mais depuis qu'elle avait rencontré Patrick Armandier, elle avait choisi de changer d'employeur pour être plus souvent à Marseille. Ses deux autres collègues, elles, voyageaient depuis bien plus longtemps sur le "New-York – Toulouse" et Sandra Kelkow, la chef de cabine, ainsi que Jackie Lamborell avaient plusieurs dizaines de traversées à leur actif.

L'avion survolait à présent la côte Atlantique et descendait vers un couloir aérien inférieur, conformément à son plan de vol. La météo n'était guère plus agréable en France que durant les dernières heures, la pluie faisait ruisseler des filets d'eau horizontaux le long des hublots qui masquaient la vue. Pourtant après la monotonie des nuages et de l'océan, tous auraient bien voulu apercevoir le sol avec ses nuances de couleurs. Il est amusant de constater qu'une vue aérienne transforme en univers lilliputien notre environnement naturel et artificiel: les villes sont identifiables par les grosses taches reliées par des traits où circulent de minuscules fourmis montées sur roues. De temps à autre, le survol d'un lieu connu nous fait découvrir avec émerveillement une vision nouvelle d'un monument, d'un lac, d'un pont ou de tout autre chose. Malheureusement, pour l'heure, le panorama était plutôt gris et flou.

Au même instant, l'opérateur de la tour de contrôle de Toulouse Blagnac annonça au pilote qu'il prenait en charge son signal. Courtoisement, il salua les canadiens en leur souhaitant la bienvenue

en France. Et sa sympathie fut récompensée en retour par une petite réponse en français, agrémenté de cet inimitable accent québécois.

Edwin Howking s'adressa à son copilote:

- je te laisse deux minutes, je vais rechercher du café chez les miss.

- Ok ! et Alberto Maroucci bascula la commande micro sur son casque.

Dans le sas qui séparait le poste de pilotage de la cabine passagers, Edwin croisa le regard de Sandra. Il s'approcha d'elle et, la serrant dans ses bras, l'embrassa avec passion. Chaque voyage était le prétexte pour permettre à leur relation illégitime de s'extérioriser. Ils s'aimaient en secret, mais seulement de leurs conjoints respectifs. En réalité, leurs collègues et, pour certains, amis, faisaient semblant de ne pas être au courant. Le cliquetis des anneaux du rideau les extirpa de leur moment d'intimité:

- pardon ! fit Marie-Agnès gênée, vous voulez du café ? ajouta t'elle comme pour s'excuser d'avoir interrompu le langoureux baiser.

- merci, j'étais justement venu en chercher, et Edwin attrapa la bouteille thermos que lui tendait Marie-Agnès. Puis il tourna les talons en clignant de l'œil vers Sandra au passage.

Sandra quitta elle aussi le petit réduit évitant ainsi les silences trop explicites. Elle préféra remplir son rôle en vérifiant de proche en proche que chaque passager avait été servi et qu'il était satisfait du service. En professionnelle qu'elle était, elle s'était re-concentrée sur sa mission, laissant en arrière et pour plus tard ses passions amoureuses. Elle ramassa consciencieusement une revue tombée dans l'allée et la glissa dans l'aumônière devant les jambes du passager endormi qui l'avait laissée tomber.

Une déflagration assourdissante pulvérisa le réacteur extrême droit de l'avion. Tout le fuselage en fut ébranlé et une énorme boule

de feu lécha les hublots, illuminant tout l'intérieur de la cabine passagers. Aussitôt les veilleuses firent place à l'éclairage normal et les instructions de sécurité s'affichèrent. Entre les passagers qui hurlaient, les bagages tombés des coffres du plafond, les plateaux repas qui glissaient sur le sol, tout n'était que chaos et panique. Dans le poste de pilotage, Marrouchi s'affairait aux commandes pour garder l'avion stable, mais celui-ci perdait rapidement de l'altitude et pivotait sur son aile gauche en décrivant un lent virage incontrôlable. Au tableau de bord, les voyants d'alerte étaient au rouge et des signaux sonores retentissaient. Edwin qui venait de le rejoindre déclencha les extincteurs d'aile pour étouffer les flammes qui s'étiraient le long de l'extrados de l'aile droite. C'était peine perdue, il ne restait plus à l'emplacement qu'occupait le réacteur numéro un que le bâti de fixation avec des tuyaux et des câbles qui fouettaient le vide comme des serpents fous. Il manquait aussi un morceau de l'extrémité de l'aile droite. Les deux pilotes se regardèrent sans mot dire, comme s'ils se préparaient à vivre leurs derniers instants. Une goutte de sang perla au front d'Edwin qui s'était coupé au montant de la porte. Parmi les voyageurs, il n'y avait heureusement que peu de blessés, seuls ceux qui avaient reçu des projectiles en tous genres se plaignaient de coupures et d'hématomes dus notamment à la chute des bagages des coffres.

Les vols en simulation comportaient tous des scénarios catastrophes tel que celui qu'ils vivaient à l'instant. Edwin et Alberto, comme tous les pilotes, redoutaient pourtant ce cas précis, où, privé d'un propulseur, ils devaient faire face à une poussée asymétrique qu'il fallait compenser. De plus, le début d'incendie pouvait n'être qu'une alerte, car l'avion disposait encore d'une réserve suffisante de carburant qui, exposée aux flammes pouvait embraser les réservoirs d'ailes. C'est donc toute l'expérience des hommes entraînés qui était mise à l'épreuve. Et là, ils n'avaient nul recours autre qu'un atterrissage en catastrophe si possible en préservant au mieux la vie des passagers. L'instant était critique et les deux pilotes le savaient.

Dehors, la pluie cinglait la carlingue et le vent qui s'engouffrait dans les interstices laissés par l'arrachement sifflait d'un son lugubre, à peine masqué par le bruit des réacteurs qui luttait pour maintenir

l'appareil en vol. Le souffle avait eu raison des flammes qui n'avaient laissé que quelques traînées noires sur le dessus de l'aile. Une partie du volet droit ne tenait que par deux des trois vérins et menaçait de se séparer du bord de fuite à la moindre secousse un peu trop forte.

Une heure plus tôt, le vol Paris-Madrid avait quitté Orly avec à son bord 113 passagers et 7 membres d'équipage. L'Airbus A340B volait paisiblement vers sa destination et personne ne soupçonnait le drame qui allait se jouer à l'approche de Toulouse. D'ailleurs, pendant qu'on servait les repas dans le Boeing de Canadian Airlines, les hôtesses d'Air France faisaient de même pour les passagers en vol pour la capitale espagnole. Ce n'est qu'à moins de cinquante mètres du Boeing que Jacques Tisserand et Patrick Gensen l'aperçurent droit devant par les vitres du poste de pilotage. Sans qu'à aucun moment nul n'ait compris d'où surgissait cet obstacle et qu'une collision était inévitable, la catastrophe se produisit. Le choc fut effroyable. Pourtant, l'espace d'un instant, les pilotes de l'Airbus crurent au miracle, car les carlingues se frôlèrent jusqu'à ce que l'empennage de l'Airbus n'arrache l'un des réacteurs du Boeing.

Privé de l'un de ses quatre réacteurs, ce dernier avait entamé une vertigineuse descente vers la ville. Aidé maintenant par son pilote, Alberto mettait tout en œuvre pour redresser l'appareil. Inexorablement, l'altimètre égrainait les paliers decrescendo qui conduisaient au crash final. Il y avait plus de deux cent personnes à bord, juste derrière Edwin et Alberto et tous deux refusaient cette fatalité. Traversant les couches nuageuses, l'avion se présenta avec un angle de près de trente degrés au-dessus des zones habitées au nord de Toulouse. Au sol, spectateurs impuissants, les aiguilleurs du ciel toulousains tentaient de communiquer au pilote des instructions afin de limiter les dégâts en conduisant la trajectoire le plus loin possible des habitations et, si possible, en se posant entier.

Tout le monde avait fort à faire, car la situation n'était guère plus favorable à bord de l'autre appareil. Sous l'effet du choc, il avait changé de trajectoire et pointait à présent au cap 130 vers Carcassonne. Amputé des deux tiers de son empennage, l'Airbus maintenait un cap relativement rectiligne, mais perdait lui aussi de la

hauteur. Les contrôleurs aériens se coordonnaient pour choisir avec le pilote une route en dehors des couloirs fréquentés. Une seconde collision était inenvisageable. En quelques secondes, et compte tenu des paramètres qu'imposaient les dégâts matériels, on décida de poser l'appareil au plus près sur un plan rectiligne. L'autoroute A61 s'imposa rapidement comme la seule possibilité techniquement plausible comme piste d'atterrissage improvisée. Tous les services furent mis en état d'alerte maximale, les péages d'autoroute furent rapidement informés de la décision et reçurent l'ordre d'interrompre aussitôt le flux de véhicules.

A près de 70 kilomètres d'un de l'autre, les deux avions s'apprêtaient à retourner au "plancher des vaches" d'une façon quelque peu brutale. L'inquiétude régnait parmi les passagers, les membres d'équipage ainsi qu'au sol. Sur l'aile droite du Boeing, les coups répétés qu'assénaient les raccords métalliques sur l'aile, faisaient jaillir des gerbes d'étincelles. Pendant qu'Edwin tentait des manœuvres désespérées pour redresser l'avion, Alberto s'affairait à inhiber les alarmes non urgentes tout en indiquant l'altitude, la vitesse de descente et l'inclinaison à son pilote. Soudain, tout s'éteignit dans le poste de pilotage, puis se ralluma subrepticement pour à nouveau s'éteindre.

- coupe le principal, on passe sur l'auxiliaire ! commanda Edwin.

Mais la manœuvre resta inefficace, l'installation électrique, soumise à rude épreuve par l'arrachage du réacteur et ses conséquences sur les faisceaux de câbles avait provoqué une panne généralisée dans tout le système d'énergie. Rien n'était plus sous contrôle et c'est dans le noir absolu que l'appareil plongeait à présent vers la ville.



Chapitre 2

Le choc

Benoît et Ramia regardaient paisiblement la télévision assis dans leur canapé quand ils aperçurent soudain une masse gigantesque qui arrivait sur eux au travers de la baie vitrée du salon. L'effroyable fracas avec lequel le Boeing s'écrasa sur l'immeuble réveilla tout le quartier. Les locataires des appartements éventrés par l'énorme intrus, n'eurent aucune chance d'en réchapper, car tout se passa en une poignée de secondes, surprenant les uns en plein repas, les autres déjà couchés ou devant leur téléviseur.

Il y eut d'abord un premier contact avec l'immeuble voisin séparé d'à peine quelques enjambées par une petite cour-patio arborée en contrebas. Le nez du Boeing en percuta la toiture en écrasant le plafond de deux appartements situés au sommet. Edwin et Alberto, aux premières loges, n'eurent que le temps de se protéger le visage de leurs bras en criant, mais ce fut leur dernière vision.

L'instant d'après, le cockpit terminait sa course folle dans la façade opposée. Quatre étages du second immeuble furent dévastés par le choc du fuselage qui s'immobilisa, coincé entre les deux bâtiments en vis à vis. La queue de l'appareil s'était encastrée dans l'autre building. L'avion se retrouvait ainsi pris en sandwich, dans une posture très inclinée. Le nez et l'empennage, ou du moins ce qu'il en restait, reposait sur des restes de structure et de gravats, de part et d'autre du patio maintenant envahi par des débris de toute sorte.

Ainsi suspendu dans le vide à quelques 40 mètres du sol, le Boeing menaçait de s'écraser en contrebas à tout moment, d'autant que l'un des trois réacteurs restant brûlait ses dernières minutes de carburant, dont une partie s'était échappée par les brèches dans les ailes. Les dégâts étaient considérables, tant sur l'avion que sur les deux immeubles. Il y avait des cris de partout, on eût dit une scène de guerre où se mêlaient des pans entiers de murs défoncés, des

morceaux de ferraille tordue, des cadavres ou des blessés. Et puis, il y avait des crépitements d'étincelles d'origine électrique, des jets d'eau jaillissant des conduits de l'immeuble côté nez de l'avion. Le premier avait été moins touché, sauf pour quelques appartements dont les deux du sommet et ceux qui servaient d'appui à la queue de l'appareil.

Gilles Poscari sursauta: le bruit sourd qui venait de le tirer de sa torpeur avait été si fort qu'il n'eut pas besoin d'attendre la sonnerie de son récepteur d'alerte pour bondir du canapé où il s'était endormi devant la télévision. En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, il enfila sa tenue de pompier. Il attrapa le petit récepteur qui affichait encore le motif de l'appel: chute d'avion. Tout comme lui, plusieurs dizaines de soldats du feu des différentes casernes alentours furent appelés à rejoindre leurs quartiers pour se rendre ensuite avec leurs engins sur les lieux du drame. Sirènes hurlantes et tous feux allumés, ce sont ainsi neuf véhicules de secours qui convergeaient maintenant vers le quartier nord de Toulouse.

A bord du Boeing, les rescapés ne comprenaient pas la situation: l'avion était immobile, presque entier vu de l'intérieur, il penchait dangereusement vers l'avant et pourtant tout semblait s'être arrêté. De nombreuses rangées de sièges avaient été précipitées vers l'avant, masquant ainsi la partie du cockpit encastrée dans la façade de l'immeuble.

Tout n'était que chaos dans la carlingue plongée dans une semi-obscurité. James Palwick cherchait Audrey parmi les amas de valises et de sièges, quand son regard tomba sur Mielew, le fils cadet des Coslanders. Les yeux remplis de larmes, l'enfant appelait ses parents, mais James les avait déjà aperçus parmi les sièges enchevêtrés, probablement morts. Alors qu'il escaladait la rampe inclinée de l'allée centrale il découvrit le corps inanimé de sa secrétaire. Pétrifié d'horreur, James sentit ses jambes flageoler et il s'évanouit.

Dans la cage d'ascenseur, Pierre et Huguette s'égosillaient à appeler des secours. Persuadés que seule leur cabine d'ascenseur était en panne et que le bruit qu'ils avaient entendu était une casse

mécanique de l'appareil, ils cherchaient à manifester leur présence en tambourinant aux parois et en criant à qui les entendrait.

En réalité, il n'y avait plus de cage d'ascenseur quelques mètres seulement en dessous de la cabine: tout avait été détruit et le blocage salvateur était dû aux rails tordus qui avaient resserré le goulot. Heureusement, car plus rien ne retenait la cabine, câbles, contrepoids, tout était descendu au pied de l'immeuble dans une chute vertigineuse et très bruyante. A présent, des quantités impressionnantes d'eau se jetaient dans le vide et remplissaient le fond de la cage quelques 30 mètres en contrebas.

Le sinistre craquement de ferrailles emplissait la cabine passagers de l'avion chaque fois qu'il vacillait au gré du vent ou des chutes d'objets. Une atmosphère de mort régnait dans la carlingue éventrée. Pourtant au milieu de cette carcasse meurtrie, il y avait encore des survivants. Marie-Agnès était de ceux-là. Coincée entre deux rangées de sièges elle reprenait peu à peu connaissance. Elle ouvrit les yeux, mais eut du mal à discerner ce qui l'entourait. Après quelques efforts, elle réussit à dégager son bras droit et s'essuya le visage. La blessure qu'elle avait au cuir chevelu avait maculé son joli visage et elle eut un haut-le-cœur en découvrant sa main ensanglantée. Elle évalua ses possibilités de s'extraire de sa fâcheuse posture et déchantait rapidement lorsqu'elle vit qu'elle était prise entre plusieurs amas de sièges et de bagages enchevêtrés. Par chance, elle n'était que légèrement blessée.

Julie et Cassandra s'appuyaient sur le mur du fond de leur chambre. Elles regardaient hébétée le gouffre qui s'était ouvert à leurs pieds au moment où la queue de l'appareil avait écrasé la façade de leur appartement. Dans la chambre voisine de la leur, leurs parents martelaient le mur dans l'espoir d'entendre leurs deux filles répondre à leurs appels. Mais le bruit et la peur paralysaient les deux enfants. Pieds nus, elles se tenaient debout sur une corniche qui faisait environ trente centimètres de large et qui surplombait l'appartement du dessous et celui de l'étage inférieur. Presque à leur hauteur, le haut de la dérive de l'avion scindait la pièce en deux, juste là où il y avait encore leur lit quelques instants plus tôt. Leur bataille de polochons

les avait sauvées car elles n'étaient pas dans leur lit quand celui-ci descendit de trois étages en même temps que l'empennage du Boeing. La pièce était illuminée au rythme du flash du feu de position de la dérive. Dans l'ombre portée, les deux fillettes se regardèrent, les visages transfigurés par la peur. Les mains à plat sur le mur, elles grelottaient autant de froid que de terreur.

Partagés entre frayeur, soulagement d'être encore en vie et curiosité, les locataires des nombreux appartements situés en dessous des décombres avaient quitté leur logis pour se regrouper dans la rue d'où ils observaient l'impressionnant spectacle. Bravant la bruine qui arrosait toute la région depuis le milieu de la journée, ils étaient aux premières loges, impuissants spectateurs de cette catastrophe.

Certains avaient choisi de monter dans les deux tours pour porter secours aux victimes accessibles. Mais l'instabilité de l'avion pouvait rendre ces actes héroïques extrêmement dangereux. Robert était de ceux qui n'avaient pas hésité à gravir douze étages pour se retrouver juste à hauteur des appartements détruits par le nez de l'avion. Il y retrouva quelques autres habitants qui tentaient de se frayer un chemin parmi les cloisons éventrées et les meubles broyés. Il fallait se méfier des canalisations qui déversaient des litres d'eau dans les couloirs, au milieu de câbles électriques encore sous tension et de conduites de gaz dont certaines pouvaient être à l'air libre.

C'est justement à l'occasion d'un dégagement hasardeux d'une cloison d'une explosion de gaz ajouta plusieurs sauveteurs improvisés à la longue liste des victimes. Le feu se mêla au drame et cette explosion fit dangereusement vaciller le fuselage.

Quand le capitaine Francis Mulat arriva au pied des tours, il prit aussitôt conscience de l'ampleur de l'intervention qu'il allait commander, il se tourna vers Benoît Samille et lui dit:

- on est parti pour un sacré moment !

Samille acquiesça et sortit l'appareil photo de la voiture de commandement.

A l'aide d'une paire de jumelles, Francis scruta le haut de l'immeuble pour mieux évaluer l'ampleur des dégâts. Ce qu'il vit ne le rassura pas: l'avion reposait sur deux socles instables. Si lui-même ou l'un des deux bâtiments venait à lâcher, non seulement tout espoir de sauver quelque hypothétique survivant de l'appareil serait compromis, mais la carcasse pouvait entraîner d'autres parties des structures dans sa chute.

Il s'abrita sous une avancée de hall d'entrée car la pluie mouillait les lentilles de ses jumelles. A nouveau, il fouilla l'obscurité à la recherche de victimes ou de toute autre information susceptible d'établir un premier plan stratégique. Il suivit une ligne imaginaire qui descendait de la queue de l'avion jusqu'au sol, puis, tout en faisant signe à Benoît de le suivre, il traversa prudemment l'espace qui les séparait du second immeuble et réajusta ses jumelles pour réitérer sa quête d'information cette fois depuis le nez jusqu'en bas de la tour.

Les deux pompiers s'écartèrent alors de la zone dangereuse et le capitaine fit un premier bilan:

- il faut faire vite. Pour commencer, on fait évacuer ces deux immeubles dans leur totalité. Il faut envoyer des équipes dans les étages pour s'assurer du bon déroulement de cette phase. Ensuite, on s'occupera du reste: le gaz, le feu, l'eau et enfin l'avion et toutes les victimes. Je vais demander un PC, ainsi qu'un PMA (*).



(*) PC: Poste de Commandement - PMA: Poste Médical Avancé.

Jacques Tisserand ferma les yeux: le train d'atterrissage de l'Airbus passa de justesse au-dessus des arches de péage de l'autoroute et frôla quelques véhicules immobilisés par les services de secours et de l'autoroute. Le pilote se tourna brièvement vers son voisin en poussant un "ouf !" de soulagement. Le plan d'alerte avait bien fonctionné pour ceux-là, mais beaucoup étaient encore en train de rouler dans les deux sens et il serait difficile d'empêcher un carambolage.

Lorsque le train toucha le bitume, il y avait moins d'un kilomètre jusqu'au prochain pont enjambant l'autoroute. Aussitôt les roues avant avaient-elles touché le sol que les freins entrèrent en action. Tisserand bascula les commandes des réacteurs sur "reverse" pour inverser la poussée de ceux-ci et ralentir la masse imposante de l'Airbus. Soulevant des gerbes d'eau, l'appareil filait tout droit en occupant la presque totalité de la voie d'autoroute. Les ailes, débordant de part et d'autre des barrières de sécurité, étaient secouées par les imperfections de la chaussée.



Sans dire un mot, Patrick Gensen, le copilote, pointa du doigt une passerelle que tout le monde avait oubliée et qui servait au franchissement des animaux sauvages. Sa silhouette se détachait à présent à cent mètres devant l'avion, lui barrant le passage.

Brusquant le système de freinage plus que de raisonnable, Jacques augmenta encore le flux des inverseurs de poussée. Tout l'appareil se mit à trembler à se rompre, créant une panique générale parmi les passagers qui croyaient leur dernière heure arrivée. Cinquante mètres avant la passerelle, le pilote décida de virer brusquement à gauche, projetant ainsi les roues avant contre la glissière de sécurité centrale. L'aile gauche empiéta alors davantage sur l'autre voie, et, alors que de nombreuses voitures avaient échappé jusque là à la collision, une camionnette fut percutée de plein fouet par le réacteur extrême gauche.

Dans un bruit de ferrailles épouvantable, les ailettes du réacteur furent projetées en tous sens et la camionnette ainsi que le propulseur s'embrasèrent simultanément. L'avion entama une embardée et se mit en glissade de travers. La jambe de train avant se rompit et le nez s'affaissa brutalement quatre mètres plus bas, glissant sur la rambarde d'acier en produisant des étincelles. Le pneu extérieur droit éclata, entraînant la rupture du puissant vérin du train droit qui céda sous la torture infligée par la contrainte mécanique. L'aile droite toucha lourdement le sol juste avant de buter sur la pile droite de la passerelle.

La glissade incontrôlée fut stoppée net par cette butée providentielle. L'avion s'immobilisa, le nez et l'aile droite coincés sous la passerelle, la gauche embrasée et pointant vers le haut. Sur la piste improvisée, l'avion avait laissé derrière lui un incroyable chaos de débris en tout genre et, de l'autre côté, les automobilistes zigzaguaient pour éviter le carambolage.

Il fallut moins d'une minute aux engins de secours pour arriver sur les lieux, car ils avaient emboîté le pas à l'Airbus dès qu'il s'était posé, gardant une distance suffisante tout en attendant qu'il s'arrête. On procéda aussitôt à l'extinction du feu et à l'évacuation des

passagers qui n'en revenaient pas d'être encore en vie. On déplorait seulement quelques blessés, la seule victime étant le chauffeur de la camionnette dont on n'avait encore rien retrouvé.

Des journalistes en voiture qui avaient emprunté l'autre voie et qui en avait réchappé, furent aux premières loges pour réaliser le scoop en direct. Réfugiés sur les hauteurs des buttes délimitant l'autoroute, les rescapés regardaient incrédules la carcasse fumante de l'Airbus qui les avait emmenés depuis Paris.

A l'abri de couvertures ou de parapluies de fortune, ils s'étonnaient encore d'avoir pu se sortir de ce crash. Beaucoup étaient spontanément allés féliciter l'équipage et en particulier le pilote et son copilote.

Sur place, les moyens de secours, la police et la gendarmerie étaient en liaison permanente avec leurs sièges respectifs et une grande confusion régnait. En effet, si au sol on continuait à secourir les passagers et à éteindre l'avion, les instances de la direction des vols, s'appuyant sur des informations des aiguilleurs du ciel avaient perdu toute trace de l'avion juste après sa collision avec le Boeing. En réalité, il avait disparu aussi soudainement qu'il était apparu sur écrans radars. Pour l'instant on ne s'inquiétait pas outre mesure de cette anomalie qu'on attribua à une déficience des transpondeurs de l'appareil qui permettent son repérage dans l'espace aérien.

Chapitre 3

La fillette fantôme

Anna Crémonia se dépêchait de rentrer chez elle, il pleuvait et elle avait encore un bon kilomètre à faire à vélo pour rentrer. La fillette avait passé la soirée chez Julie sa meilleure amie, pour faire leurs devoirs. Maintenant, il était tard et l'orage l'avait surprise en plein trajet. Malgré le coupe-vent dont elle était protégée, l'eau rentrait de partout et elle avait froid. Le visage arrosé par la pluie, elle fronçait les sourcils pour mieux distinguer l'horizon. Luttant contre le vent qui la freinait, elle redoublait ses efforts pour pédaler.

Une voiture arrivait dans l'autre sens et Anna aperçut les phares encore loin sur la route. Charles Meurrot, au volant de son antique Peugeot 403 essayait de voir la route au travers du pare-brise mal balayé par des essuie glaces d'époque et dont l'efficacité laissait à désirer. Pourtant, il vit bientôt la silhouette de la cycliste se détacher dans le décor brouillé par l'eau qui déferlait devant ses yeux. Jetant son regard à droite, il s'assura que sa trajectoire suivait bien le bord droit de la chaussée. Quand il se concentra à nouveau sur la route devant lui, le vélo et la fillette n'étaient plus là. Il freina brutalement, si bien que la voiture dérapa avant de s'arrêter. Dans la panique, le conducteur oublia de débrayer et le moteur cala. Charles s'extirpa de sa voiture en marmonnant des :

- mon Dieu, mon Dieu !

Puis, tout en ramenant les deux pans de son imperméable pour mieux se protéger, il appela :

- Ohé ! Où êtes-vous ? vous m'entendez ? Ho ! et il parcourut la chaussée d'abord dans un sens, puis dans l'autre en cherchant aussi dans les bas-côtés, mais, rien ! Alors il retourna à son véhicule pour y prendre une lampe de poche avec laquelle il poursuivit ses recherches sans plus de succès. Un autre automobiliste arriva bientôt

et Charles lui expliqua rapidement la situation. Après quelques minutes de recherche infructueuse, Charles dut admettre qu'il avait peut-être eut une vision et que la cycliste qu'il allait croiser n'avait sans doute pas existé.



Le second conducteur s'assura qu'il était en mesure de reprendre le volant, mais Charles, qui n'était pas encore totalement convaincu semblait incapable de conduire en toute sérénité. Aussi, d'un commun accord, Hervé et lui convinrent qu'il laisserait sa voiture à cet endroit et qu'il serait raccompagné à la maison. Charles s'assit dans la magnifique Audi d'Hervé Pasquola qui referma très courtoisement la portière. Au moment où il allait prendre place au volant, un bruit de réacteurs lui fit lever la tête. Dans le ciel chaotique, juste au-dessus, un avion passa à très basse altitude, puis disparut dans la nuit en s'éloignant.

Hervé s'interrogea en souriant:

- il veut se poser sur l'autoroute celui-là ou quoi ? ... il ne croyait pas si bien penser.

Charles avait à peine remarqué le passage de l'avion, encore perturbé par l'événement qui était survenu. Pendant les longues minutes qui avaient précédé l'arrivée de son conducteur, il était convaincu d'avoir renversé la fillette et s'était évertué à la retrouver. Aussi, les questionnements complétés des propos rassurants d'Hervé n'avaient que partiellement réussi à lui faire retrouver ses esprits. A près de 80 ans, cet homme avait souvent des absences qu'il ne voulait admettre, mais qui affectaient sa mémoire.

L'Audi démarra et Charles entama à nouveau le dialogue, persuadé de pouvoir trouver dans les paroles de son interlocuteur, les mots qui apaiseraient son anxiété. Se refusant à s'écarter du sujet, il rusa pourtant pour l'aborder par une voie détournée:

- vous avez là une jolie voiture, ça a bien évolué depuis ma 403.

Hervé ne répondit pas tout de suite, mais il esquissa un sourire. Effectivement, plus de 50 ans séparaient les deux générations de voitures et il eût été moqueur de comparer l'Audi à la pièce de musée roulante que conduisait encore le vieil homme. Tout au plus ajouta-t-il avec admiration:

- je ne suis pas sûr que ma voiture roulera encore dans cinq décennies.

- j'espère que la mienne n'a rien, car j'ai du freiner fort tout à l'heure, j'ai eu tellement peur.

- rassurez-vous, reprit Hervé, elle vous conduira encore loin.

- vous savez, je n'ai plus mes réflexes de jeunesse quand je conduis, cette petite, j'aurai bien pu la tuer, je n'y aurai pas survécu, 58 ans sans accident, je n'aurai pas accepté de blesser quelqu'un.

Patient, le jeune conducteur réitéra son réconfort et assura son passager qu'il n'y avait ni vélo, ni fille sur les lieux du prétendu accident et qu'il n'avait aucun soucis à se faire.

- Quand même, pensa Charles, je sais bien ce que j'ai vu.

Tout en raccompagnant son infortuné passager, Hervé s'efforça de lui être sympathique et lui proposa gentiment:

- un peu de musique ?

- si vous voulez.

Hervé remit le compact disque qu'il avait écouté juste avant d'arriver à la hauteur de la voiture de Charles. Il se remémora alors qu'en pleine écoute, la lecture s'était brutalement interrompue, faisant place à un mélange anarchique de sons indistincts. Croyant à une défaillance du matériel, il avait alors éjecté le disque du lecteur, la dernière station de radio se substituant automatiquement à celui-ci. Mais rien ne fonctionnait plus normalement: même la radio était ainsi brouillée. Cela avait duré plusieurs minutes mais, finalement tout était rentré dans l'ordre aussi curieusement que la panne était survenue.

Et pendant qu'il repensait à cela, le disque de jazz en fond sonore, il eut un froncement des plis du front que Charles remarqua:

- quelque chose ne va pas ? fit-il en regardant Hervé.

- quand, avez-vous dit que vous avez croisé ce vélo ?

- euh ! Je ne sais pas moi, environ cinq ou dix minutes avant votre arrivée.

- c'est curieux, dit simplement le conducteur tout en regardant droit devant lui.

Charles resta sur sa fin alors que son chauffeur de circonstance ne cessait de ressasser cette réflexion "curieux".

Paul et Valérie avaient déjà dîné et, bien que ce ne fût pas la première fois que leur fille aînée faisait ses devoirs chez Julie, ils

attendaient impatiemment son retour. La pluie qui s'était mise à tomber les inquiétait.

- elle va être trempée, tu devrais peut-être aller à sa rencontre et la ramener en voiture, suggéra Valérie.

- J'ai appelé Paula, elle m'a dit qu'elle est partie depuis une demi-heure, elle ne va pas tarder. Si dans un quart d'heure elle n'est pas là, je prends la voiture.

A ce moment, le bébé se mit à pleurer. Partagée entre l'angoisse pour sa fille Anna et les pleurs de son petit dernier, Valérie resta un moment sans rien faire.

- tu ne vas pas voir pourquoi il pleure ? dit Paul, tout en enfilant un pull, au cas où il aurait à sortir. Il avait anticipé sur le désir qu'avait sa femme de le voir chercher Anna en commençant à s'habiller.

- si, tu as raison.

Quand elle ouvrit la porte de la chambre, même si les pleurs cessèrent aussitôt, elle resta quelques instant sur le pas de porte. Elle s'assura que le bébé s'était rendormi et allait refermer la porte lorsqu'elle décela quelque chose de bizarre: suspendu au-dessus du lit du bébé, il y avait un petit mobile musical qui servait à relaxer l'enfant pour l'endormir. C'était une boîte à musique que l'on remontait à l'aide une clé et qui faisait tourner des figurines suspendues à ses quatre branches. L'appareil produisait encore sa douce berceuse alors que cela faisait plusieurs heures que Valérie l'avait remonté pour la dernière fois. Normalement, le ressort permettait au mobile de fonctionner quelques minutes seulement. Mais après réflexion, elle se dit que le mécanisme s'était peut être bloqué puis remis en marche quelques heures plus tard au bénéfice d'un léger mouvement de l'enfant. Elle referma la porte et n'y pensa plus.

Quand elle rejoignit Paul dans le salon, il tapotait sur le caisson de la télévision, marmonnant et grommelant.

- il s'est rendormi, dit Valérie, la télé ne fonctionne plus ?

- je ne sais pas, ça s'est brouillé d'un seul coup, toutes les chaînes en même temps.

Valérie espérait qu'il oublie la télé pour se consacrer à plus urgent, car Anna n'était toujours pas rentrée.

La même pensée venant de lui traverser l'esprit, Paul se redressa et se dirigea droit vers l'entrée.

- je pars à sa rencontre, ... où est le portable ?

Valérie pointa du doigt le téléphone portable posé sur la table du salon. Paul enfila son imperméable, saisit les clés de la voiture et le téléphone puis sortit sous la pluie. A peine eut-il refermé la porte d'entrée, que le bébé se remit à pleurer et, en même temps, la télévision se remit à fonctionner. Valérie se dirigea vers la chambre d'enfants.

Passant sous la porte, un rai de lumière envahissait le couloir, incitant Valérie à se précipiter dans la chambre du bébé, mais en entrant, la lumière l'aveugla, un magnifique soleil traversait le vitrage de la fenêtre dont le volet était grand ouvert. Atterrée, la jeune femme avait instinctivement mis sa main devant les yeux et s'approchait du petit lit. La boîte à musique diffusait toujours une douce mélodie, mais ce n'était pas celle que Valérie avait entendu juste cinq minutes auparavant. De plus, elle en était sûre: il pleuvait dehors et il faisait nuit !

Les phares qu'Anna avait vus à l'horizon étaient ceux de la voiture de Paul. Il venait d'arriver à sa hauteur et était rassuré de trouver sa fille en bonne santé. Après quelques explications sommaires, il chargea le vélo dans le coffre. Au moment de monter dans la voiture il entendit le rugissement des réacteurs d'un avion qui

les survola. Il n'y avait pas d'aéroport dans les environs, seulement l'autoroute à quelques kilomètres et Paul s'étonna de l'altitude à laquelle cet avion venait de passer. A croire, pensa-t-il, qu'il allait se poser sur l'autoroute. Il s'assit au volant et démarra.

La petite départementale qui mène jusqu'à Maravals où habitent Paul, Valérie et leurs enfants traverse l'autoroute à une dizaine de kilomètres du lieu où Paul avait retrouvé sa fille. Alors qu'il engageait sa voiture sur le pont, il stoppa net en voyant le spectacle en contrebas. Des flammes s'élevaient de derrière une passerelle à gibier quelques centaines de mètres sur leur droite. Dans la lumière on distinguait vaguement les formes d'un avion et, à l'arrière plan, les gyrophares bleus des véhicules de pompiers. Paul sortit de la voiture, il remonta son col et s'approcha du bord du pont. Sous ses pieds, un bouchon de véhicules s'était formé sur l'autoroute et les gens sortaient de leurs voitures. Un couple s'était précipité en haut de la butte pour se mettre en sécurité, arrivant ainsi à la hauteur du pont où se trouvaient Paul et Anna. Leur regard croisa celui de Paul qui s'approcha vers eux. Arrivé à quelques mètres, il se rendit compte qu'un grillage anti-gibier les séparait et il cria:

- ça va ?

- oui, on n'a rien.

- que s'est-il passé ? reprit Paul.

- un accident on dirait, mais on ne voit pas beaucoup, je crois qu'il y a un avion sur l'autre voie.

Le téléphone sonna et Paul le sortit de sa poche. Il s'abrita dans la voiture et répondit à l'appel. C'était Valérie, elle semblait affolée:

- il se passe des choses bizarres ici, as-tu retrouvé Anna ?

- oui, elle est avec moi, on est sur le pont de l'autoroute, il y a un avion qui est tombé dessus, il y a des flammes et plein de voitures, je ne sais pas ce qui se passe exactement.

- quoi ? un avion ?

- je rentre, je ne peux rien faire ici, et puis, il fait froid, je suis trempé.

- je crois qu'ils en parlent à la télé, je vois des images.

- la télé remarque ?

- oui, tout de suite après que tu sois parti, elle s'est remise à fonctionner.

- j'arrive ! termina son mari.

Il se remit au volant, démarra en trombe et alluma la radio. Déjà les informations se bouscuaient sur les différentes stations. Paul ajusta la fréquence pour se caler sur sa radio d'information habituelle: Radio Sud Ouest. En direct, depuis leur fourgonnette émettrice, les journalistes relataient ce qu'ils vivaient en temps réel. Leur reportage était suivi par des dizaines d'auditeurs et de téléspectateurs qui n'avaient pas l'image car les équipes de terrain s'affairaient à installer le matériel vidéo. Pourtant, Valérie, elle, regardait en direct du site l'avion qui brûlait, les gens interviewés, les pompiers qui éteignaient l'incendie. Elle ne se posait aucune question, la télé montrait chez elle des images que personne d'autre ne pouvait voir, tout simplement parce qu'aucune caméra ne les prenait !

Pendant ce temps, Charles s'était endormi, bercé par la musique. Le disque de jazz étant fini, la radio diffusait à présent de la musique classique qui avait eu raison des angoisses du vieil homme encore traumatisé par son supposé accident. Sur la station Radio Sud Ouest, tout était calme. Pas la moindre interruption de programme pour faire allusion à un crash d'avion. La douce symphonie de Beethoven était admirablement interprétée par le philharmonique de Berlin. Quant-à Hervé, il ramena prudemment son protégé à son domicile de Maravals.

Chapitre 4

Sauvetage périlleux

Le jour se levait, la pluie avait cessé et le soleil naissant se reflétait dans les vitres des immeubles. Epuisés, les hommes du feu poursuivaient sans relâche leur périlleuse mission de sauvetage.

- mon capitaine ? demanda avec respect le lieutenant Firmin.

- oui ?

- la tour nord a été évacuée en totalité, les deux fillettes du douzième sont tirées d'affaire. Une équipe est en train de sécuriser l'empennage à l'aide de câbles qui seront attachés à même le bâtiment.

- merci, allez vous reposer.

Le capitaine Francis Mulat commençait lui aussi à ressentir la fatigue. Depuis plus de 8 heures, quatre-vingt pompiers, médecins et ambulanciers s'affairaient sur le site de cette banlieue nord de Toulouse. La situation avait évolué, mais les risques pour les victimes comme pour les sauveteurs étaient tels que tout cela prenait beaucoup de temps.

Au siège du PC de l'Etat Major établi sur les lieux mêmes du crash, on s'efforçait de trouver une solution à un épineux problème: il restait encore des victimes dans l'avion et toutes les tentatives pour y pénétrer s'étaient avérées trop dangereuses. L'instabilité du fuselage était la principale cause du problème. Il fallait pourtant faire vite. Suspendus à de longs filins, des secouristes avaient pu entrer en contact avec des prisonniers du fuselage en s'approchant des hublots. Mais les déplacements des passagers à l'intérieur de l'avion risquaient à tout moment de provoquer sa chute. Plus tôt dans la nuit, des solutions utilisant des grues, des échelles, des hélicoptères pour

atteindre l'avion s'étaient toutes soldées par des échecs. L'accès était quasi impossible aux engins lourds et les hélicoptères déséquilibraient les ailes du Boeing avec leur souffle. Il ne restait qu'une seule possibilité: enlever l'énorme masse par les airs avec des moyens qu'on n'avait pas sur place.

Le colonel Thulianeau prit la décision vers quatre heures du matin. Il demanda le haut-commandement militaire qui se chargea de contacter instances civiles et militaires, pour réquisitionner de tels moyens. Il n'existait que trois hélicoptères au monde capables de soulever des charges supérieures à 40 tonnes. Par chance, ils étaient tous en Europe. Ces énormes engins étaient d'origine américaine pour l'un d'entre eux et russe pour les deux autres. L'appareil américain était affecté à une entreprise de travaux spécialisée dans la réalisation d'ouvrages suspendus, des ponts notamment. Il se trouvait en Espagne, au nord de Madrid où il était utilisé à la réfection d'une tour hertzienne. Quant-aux hélicoptères russes, l'un était à Baïkonour en mission militaire et l'autre en Italie en réparation.

Le Bell Hurricane Giant HC133 décolla d'Espagne à 6h30, il serait à Toulouse en moins de trois heures. Pour l'appareil russe, c'était plus compliqué: il fallait obtenir des dérogations pour pénétrer dans l'espace aérien slovaque. Le gouvernement soviétique n'avait eu aucune hésitation à coopérer pour ce sauvetage, ayant tout de suite affrété l'hélicoptère pour cette mission d'urgence. En revanche, les affaires diplomatiques étaient bien plus complexes à appréhender. Quand l'énorme engin se présenta à la frontière, il volait depuis deux heures déjà. C'était le délai nécessaire à la France et la Russie pour obtenir une autorisation exceptionnelle de survol du territoire de la Slovaquie. Elle leur avait été accordée à la seule condition que le CR Kirman se pose préalablement sur une base militaire située en bordure de la frontière. Il y subirait alors une inspection pour vérifier qu'il n'était pas armé. Il pourrait ensuite poursuivre sa traversée du pays sous bonne escorte. Cette obligation fut respectée. Mais les russes n'apprécièrent guère ce protocole d'inspection d'un de leurs appareils. Il fallait 13 heures à l'équipage russe avec deux escales de ravitaillement pour atteindre le sud de la France et le retard infligé n'était pas le seul prétexte à leur agacement.

Entre-temps, des élingues spécialement réalisées pour le levage des sous-marins à mettre en cale-sèche avaient été acheminées sur le site du crash. Boeing avait dépêché des ingénieurs venus apporter leur concours pour ce levage hors du commun. Il s'agissait de glisser les quatre élingues sous la carlingue en les montant depuis le sol. Les treuils des deux hélicoptères positionnés en vol stationnaire de part et d'autre de l'avion les hisseraient jusque sous le ventre de l'avion. Une fois les larges bandes de toile synthétique renforcées avec des câbles d'acier bien placées sous le fuselage, des équipes pourraient découper les parties avant et arrière du fuselage qui resteraient harnachées aux deux immeubles. La partie centrale serait alors évacuée vers un terrain de football tout proche où les secours s'organisaient déjà pour l'accueillir. La manœuvre était risquée, mais face à l'urgence de la situation, c'était la seule qu'on avait concoctée.

Les deux machines se présentèrent à quelques heures d'intervalle sur le tarmac d'Airbus Industries. On procéda aussitôt à leur ravitaillement et on les prépara pour leur mission très particulière.

Le colonel Thulianeau en personne s'était rendu sur place pour vérifier tous les préparatifs. Evoquant les deux énormes hélicoptères, il s'adressa à ses collaborateurs fascinés:

- magnifiques machines n'est-ce pas ?

Très impressionnés par le spectacle de ces mastodontes du ciel, ils acquiescèrent. Nul n'aurait pu le contredire. Il compléta son propos par quelques détails caractéristiques:

- Chacun d'eux a une autonomie lui permettant de relayer n'importe quel continent avec une charge utile de plusieurs dizaines de tonnes. Le Kirman est la plus grosse machine volante à voilures tournante jamais réalisée. Ses rotors font plus de trente mètres de diamètre chacun et il peut embarquer jusqu'à 4 semi-remorques pleins. Quant-au Bell, lui-aussi un birotor, il a été conçu principalement pour les travaux. Il peut ainsi déposer une maison préfabriquée au beau milieu d'un quartier résidentiel sur un terrain

encore inoccupé la veille. Certains américains ont eut la surprise de découvrir une maison jouxtant leur propriété au retour du travail alors qu'il n'y avait encore rien lors de leur départ le matin.

Comme il parlait encore, les turbines se mirent en marche, couvrant ses explications par un sifflement très puissant. Tous regardèrent comme magnétisés les rotors des deux appareils se mouvoir dans l'air.

Les préparatifs de l'opération se déroulaient simultanément en trois endroits. Sur le site même tout d'abord, où l'on plaça les élingues à la verticale de l'avion. Pendant ce temps, deux équipes installaient leur matériel de découpage dans les tours, tout en arrimant solidement les parties devant rester en place avec des câbles. Simultanément et non loin de là, les équipages des deux hélicoptères recevaient équipement et consignes pour leurs appareils spécialement préparés. Cinq autres plus petits, destinés à piloter l'opération depuis le ciel, étaient eux aussi soigneusement contrôlés. Enfin, sur le stade de foot, les secours s'organisaient. Un PMA (Poste Médical Avancé) ainsi qu'une NORIA (terme technique désignant l'infrastructure et l'organisation d'une navette avec les hôpitaux) avaient pris place sur la pelouse. Vers le milieu de l'après-midi, tout était opérationnel et le colonel Thulianeau donna le signal du lancement de l'opération.

A ce moment précis, alors que l'ordre était répercuté aux différents lieux, la formidable entreprise de secours s'ébranla. Il y avait d'une part les moyens techniques et d'autre part, une organisation dont chaque élément avait été consciencieusement pesé et structuré. Dans les tours, l'arrimage du nez et de la queue de l'appareil étaient déjà en cours. Au sol, les équipes se tenaient prêtes à accrocher les charcots, ces bandes de manutention en toile spéciale. A bord des hélicoptères, les pilotes élevaient maintenant leurs lourdes machines dans les airs. Par chance, la météo était plus clémente que la veille, et même si le ciel était gris, le vent était faible et il ne pleuvait pas. Il était environ 15 heures lorsque les puissants rotors résonnèrent au dessus du quartier.

Comme prévu, les deux hélicoptères se placèrent de part et d'autre de la carlingue suspendue. A bord, une rapide checklist confirma que tout était paré pour continuer. On fit alors descendre les câbles des treuils. Par sécurité, les ingénieurs avaient prévu de doubler les points d'ancrage. Les deux hélicoptères étaient pourvus de différents systèmes leur permettant de s'adapter de manière quasi-universelle aux variantes auxquelles ils pouvaient être confrontés. En outre, le Bell était doté d'une sorte de pont coulissant pouvant supporter jusqu'à 5 tonnes. Quatre câbles descendaient à présent de chaque machine dans un balai synchrone et tombaient délicatement au pied des équipes au sol. Sans perdre une seconde, on y accrocha des câbles de plus grosse section pour qu'une fois remontés, ils se substituent aux câbles des treuils. Leurs mécanismes seraient ainsi épargnés et le risque de rupture minimisé. Les charcots suivirent le mouvement à la suite des suspentes d'acier et lentement remontés.

Entretemps, la séparation des trois parties du fuselage avait déjà commencé. A l'aide de puissantes scies et de chalumeaux, les pompiers scindaient la structure de l'avion aux endroits précis que leur désignaient les spécialistes qui les assistaient. Un système de tyrolienne suspendu juste au dessus et dans l'alignement du fuselage, permit à deux hommes de réceptionner et de positionner les charcots avec précision. Lorsque ceux-ci épousèrent le dessous de l'avion, tout alla ensuite très vite. Les deux pompiers qui les avaient positionnés s'éloignèrent, abandonnant l'installation au vent qui en jouait comme de la harpe. Les équipes de découpage achevaient leur travail. Au même moment on consolidait l'ancrage des câbles aux deux hélicoptères. En moins de dix minutes, tout était prêt pour la deuxième phase de l'opération: soulever le fuselage et le sortir de sa fâcheuse posture.

Depuis le PC opérationnel, on surveillait chaque étape avec anxiété. Il s'agissait là d'une "première" qui n'avait jamais été testée. Elle était pourtant l'unique recours pour lutter contre le temps. A chaque instant en effet, il pouvait anéantir l'espoir de sauver des vies dans la carlingue et peut-être même d'autres encore coincées dans les décombres des appartements ravagés. Plusieurs écrans vidéo retransmettaient les images prises sous différents angles. Le pilotage

de l'opération étant assuré depuis cet endroit, tout convergeait vers les cinq berces spécialement équipées. Elles étaient aménagées en bureaux de terrain pour les grandes interventions. Jacques Ostendi était opérateur de contrôle sur la console principale. Avec d'autres collègues, il avait pour mission de surveiller en temps réel l'évolution des paramètres tels que la charge sur les élingues. Il pouvait aussi surveiller la puissance moteur du Bell, le seul des deux hélicoptères à pouvoir transmettre toutes ses données de vol. De nombreux capteurs pouvaient déclencher des alertes aussitôt canalisées vers le contrôleur. La poursuite de la manœuvre dépendrait donc principalement de ses observations et décisions.

A 15h16 très précisément, la phase deux fut déclenchée. Jahnn Abacalow et Ivan Rebekov respectivement pilotes du Bell et du Kirman se tournèrent instinctivement l'un vers l'autre en se regardant depuis leurs cockpits respectifs avec les trente mètres qui les séparaient. Ils communiquaient par radio sur une fréquence spécialement allouée pour l'occasion. En parfaite synchronisation, ils augmentèrent la poussée des turbines et commencèrent à dégager le fuselage. Celui-ci s'arracha aux parois qui le maintenaient prisonnier en libérant des tonnes de gravats qui allèrent se fracasser dans la cour au pied des immeubles. Les quelques câbles électriques qui avaient échappé à la découpe des chalumeaux cédèrent à la première traction. Lentement, le long cylindre partiellement carbonisé sur son flanc droit, s'éleva au dessus des toits et fut dégagé d'entre les deux immeubles. De sinistres bruits de craquement se propageaient le long des câbles élingues. Les deux pilotes et leurs équipages retenaient leur souffle. Pas un chez qui ne perlait pas de sueur au front.

Malgré tout, la manœuvre se déroulait très bien et les centaines de spectateurs de cet incroyable hélitreuillage en attestaient par leurs applaudissements. Tous les indicateurs transmis au sol prouvaient que l'opération avait été bien préparée et répondait en tous points aux prévisions. Les personnels chargés de la phase suivante de l'opération commencèrent à relâcher doucement les élingues arrière de façon à positionner le fuselage à l'horizontale. Cette étape s'accomplit alors que le convoi aérien se dirigeait vers le stade où il devait déposer sa précieuse cargaison. Escorté par cinq appareils plus petits, ils

volaient à présent vers la phase trois du sauvetage. Dans les tours, on commençait à fouiller les décombres des appartements dévastés à la recherche d'éventuels occupants. Le bilan s'était malheureusement déjà alourdi avec le décès de victimes durant leur transfert dans les hôpitaux.

La courte distance qui séparait les tours du stade de foot prit pourtant vingt minutes de temps de parcours environ. Tout se passait avec la plus extrême prudence; donc par conséquent, avec lenteur. Un bruit suspect alerta les occupants des hélicoptères: une des élingues croisées qui soutenait l'aile droite à son emplanture commençait à être cisailée par son bord de fuite. Le temps pressait. Sans plus attendre et après concertation, Jahnn et Ivan augmentèrent leur vitesse. Un léger balan s'en suivit, qui fit redouter le pire. Un toron de câble heureusement doublé par sécurité lâcha brutalement en cinglant la carlingue du Bell. Le choc fut perceptible jusque dans le manche du pilote et Jahnn eut un instant de frayeur lorsqu'il vit passer le câble cassé à quelques centimètres du rotor en fouettant les airs. A peine remis de ses émotions, il dut faire face à la rupture d'un second toron, qui vint frapper avec violence le dessous du Bell. Il entailla la tôle aussi sûrement qu'un ouvre boîte découpe une boîte de conserves. La secousse fut terrible, et le pilote usa de toute sa force pour maintenir sa machine et éviter la catastrophe.

Quand l'étrange convoi se présenta enfin à la verticale du stade on commença à se rassurer. Lentement, avec une maîtrise de circonstance, les deux équipages amenèrent le fuselage au centre de la pelouse et y déposèrent délicatement leur encombrant fardeau. Il était temps, car les câbles endommagés se démantelaient peu à peu et auraient fini par céder complètement.

Aussitôt, les secours au sol s'empressèrent de dégager les charcots et les élingues. Ils libèrent ensuite les accès au fuselage en découpant le reste des cloisons d'extrémités et en éjectant les portes latérales.

A l'intérieur, le spectacle leur fit horreur: au milieu d'un enchevêtrement de sièges et de bagages, plusieurs corps gisaient

inanimés. Roger Ebron, médecin urgentiste au Samu 31 se pencha sur le corps d'une jeune hôtesse de l'air qui, dans un dernier souffle, lui murmura à l'oreille:

- dites à Patrick que je l'aime.

Sylvie Obret, urgentiste elle aussi, saisit entre ses doigts le badge à l'effigie de Canadian Airlines que l'hôtesse portait sur son tailleur et elle lut:

- elle s'appelait Marie-Agnès Sinths.

Sur les 217 passagers et membres d'équipage que comptait le vol 1356, seuls 151 survécurent. Parmi ceux-là, 32 étaient encore dans un état critique.

Cinq heures durant, dans un sinistre manège, les ambulances faisaient la navette entre le stade et les hôpitaux alentours. A quatre heures du matin, toutes les victimes avaient été évacuées et, un à un, les véhicules de secours commencèrent à se replier vers leurs quartiers. De retour à sa caserne, Gilles Poscari s'assit sur le banc devant son casier personnel et posa son casque à ses côtés. Une voix le reconforta:

- ça va mon gars ? Sacré soirée hein ?

- oui, merci mon capitaine ! répondit Gilles à Francis Mulat.

Ce dernier but une gorgée d'eau et tendit la bouteille au caporal.

Les nouveaux sans-logis des tours furent hébergés dans des logements provisoires, des salles de sport. Tous s'apprêtaient à passer une terrible nuit. Dans la ville, les sirènes se turent enfin et le calme revint progressivement.

Au centre du stade, la carcasse du fuselage du Boeing gisait sur la pelouse défoncée. De profonds sillons laissés par les roues des véhicules dessinaient comme des rayons tout autour de l'épave.

Quelques sapeurs pompiers ainsi qu'une poignée de personnel des forces de l'ordre étaient restés en poste pour assurer la sécurité. Tous veillaient sur ce corps éventré et échoué comme une baleine sur une plage. Ils revoyaient ces images difficiles des victimes que l'on en extrayait. Cette intervention resterait marquée dans les esprits et ils en garderaient un souvenir mémorable et douloureux à la fois. Pour l'heure, la fatigue aidant, ils évacuaient le stress accumulé en échangeant leurs expériences personnelles et quelques bouffées de cigarettes.

Chapitre 5

Commission

Le président de séance prit la parole:

- Mesdames, messieurs, nous sommes au complet, me semble-t-il ? Avant d'ouvrir les débats, je propose que nous observions une minute de silence en hommage aux nombreux disparus dans cette catastrophe aérienne...

... Bien, merci ! Je rappelle brièvement que nous sommes rassemblés ici et mandatés pour expertiser les événements du 13 octobre dernier qui a entraîné la chute d'un avion de Canadian Airlines dans le quartier dit "Les Vitarelles" au Nord de St Alban. Nous pourrions commencer, si vous le voulez bien par un tour de table.

Il termina ainsi son mot d'ouverture de séance et tendit la main vers son voisin de droite qui prit le relais:

- Gérald Hirtzberg, directeur du Centre de Contrôle de la Navigation Aérienne (CCNA) de Toulouse - Blagnac, puis, un à un les autres participants se présentèrent. Il y avait là:

Martine Jevaldi, du comité de la Direction des Vols de la région Midi-Pyrénées et son collaborateur du Centre de Toulouse: Marc-André Foillot,.

Sergeï Matzkov, ministre des affaires étrangères russe et membre de la coordination internationale des missions de secours. Il avait notamment participé à fournir l'hélicoptère Kirman,.

Paul Travers, directeur adjoint de la Canadian Airlines,.

Jane Micolsk, enquêtrice d'assurances pour le compte de la compagnie Canadian Airlines,.

Ferdinand Hector-Buisson, de la Direction Nationale de la Sécurité Civile (DNSEC),.

Paul Séverin, commissaire au Bureau Central d'Investigations détaché aux transports (BCI),.

Henri Mangin, ministre français des transports,.

Sylvie Bourguisson, déléguée aux affaires étrangères,.

Harold Magnussen, attaché au cabinet du ministre des affaires étrangères canadien,.

Aurélianne Migros du cabinet du Préfet de l'Aude,.

Julio Juan Boldero, aiguilleur du ciel au Pic de la Portaneille en principauté d'Andorre.

Francis Mulat, capitaine au Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) de Toulouse et coordinateur des opérations au sol,.

Jean-François Thulianeau, colonel au SDIS Haute-Garonne, Commandant des Opérations de Secours,.

Pierre Sabaltard, maire de Saint-Alban,.

Gérard Manson, député-maire de Toulouse.

Jérôme Bruand de Listour, préfet de Haute-Garonne termina ce tour de table en reprenant la parole:

- Voici les faits: le 13 octobre 2011 à 19h16 le Boeing 747 vol CA1356 Grisolles entrait dans l'espace aérien français, aussitôt pris en charge par la tour de contrôle de Blagnac. A 19h18 et 13 secondes

selon les relevés de la boîte noire, un choc avec, semble-t-il, un autre avion, a arraché le réacteur extrême droit ainsi qu'un morceau d'aile, entraînant la chute de l'avion. A 19h32 le Boeing percutait l'immeuble sis au 35A rue des Alpilles dans la cité du Parc Mauseuil des Vitarelles à Saint Alban à 6 kilomètres au nord des pistes de Blagnac. Sa course s'est terminée dans l'immeuble en vis-à-vis au numéro 33. Bilan provisoire: 34 morts, 73 blessés dont 8 dont le pronostic vital est encore engagé 119 familles relogées ou en cours de relogement....

- Si vous permettez, l'interrompt Pierre Sabaltard, 66 familles sont encore logées dans des infrastructures collectives telles que des salles de sport, les autres ont été relogées soit par leurs familles, soit dans des logements sociaux.

- Merci pour cette précision, reprit le préfet à qui l'aspect polémique et politique de la remarque du maire n'avait pas échappé.

- Le bilan financier prendra encore beaucoup de temps. J'ai demandé aux sociétés d'assurance d'établir un premier décompte, notamment avec les syndic concernés par les logements, la ville de St Auban, la compagnie aérienne ici représentée par madame Micolsk et la préfecture en ce qui concerne les sinistres sur les infrastructures dont elle a la responsabilité. Voilà pour ce qui est des faits indiscutables et vérifiés. Tous les détails figurent dans les dossiers qui vous ont été remis. Les compléments d'enquête seront à la disposition des requérants auprès du greffe du tribunal de Grande Instance de Toulouse. Seul un point du dossier reste inconnu: l'origine exacte de la collision. C'est notamment ce point qu'il nous convient d'éclaircir. En ce sens, je passe la parole au commissaire Paul Séverin du BCI.

- Je vous remercie. A ce stade de l'enquête, nous avons analysé l'ensemble des enregistrements de vols ainsi que le contenu des boîtes noires. Tout indique que moins d'une minute avant l'heure de la collision, un avion de grande capacité est entré dans le périmètre du Boeing. Ils étaient espacés de moins de cent mètres. L'expertise des restes du réacteur retrouvé à 16 kilomètres du point d'impact

permet d'affirmer qu'il s'agit très probablement d'un Airbus A340. On a retrouvé des éléments d'empennage de ce type d'appareil parmi les débris du réacteur du Boeing. Malgré la carbonisation, la peinture a été identifiée. Elle provient des ateliers Airbus Industrie avec une référence précise: l'avion appartiendrait à la compagnie Air France....



Stupeur parmi les auditeurs: il s'agissait d'un avion commercial, mais alors, qu'était-il devenu ? La question ne tarda pas à fuser parmi les participants. Aussi le commissaire compléta son exposé:

- Sur les enregistreurs de vol, aucun avion n'apparaît à proximité du Boeing. Aucun crash, aucun avion endommagé n'a été signalé ailleurs en France ou dans un état mitoyen. Même si les transpondeurs avaient été totalement en panne, les radars auraient pu facilement le localiser et le suivre. Les aiguilleurs n'auraient jamais laissé un avion de cette taille évoluer dans l'ATZ (Air Traffic Zone) sans qu'il soit repéré, identifié ni contacté par radio.

La suite du débat fut animée, beaucoup de questions restant sans réponse. Il fallait pourtant qu'à l'issue de ces échanges, cette commission puisse émettre un rapport crédible qui puisse ensuite être rendu public. Il s'agissait de répondre aux attentes notamment des victimes, des instances juridiques et de la population en général. Or, pour l'heure, le mystère de l'avion fantôme nécessitait un ajournement des conclusions de la commission. On reporta donc d'une semaine la reprise des échanges.

La réunion préparatoire s'était tenue à huis clos dans la plus grande confidentialité. L'enjeu était de taille car la catastrophe aurait une portée financière extrêmement conséquente. Les indemnités à évaluer prendraient des proportions désastreuses pour les compagnies d'assurances, les entreprises et les instances impliquées. Aussi, avant de tirer des conclusions hâtives sur les origines de la collision entre les deux avions, il fallait élucider de nombreux points. Le plus important d'entre eux était de savoir ce qu'était devenu l'appareil qui avait heurté le Boeing 747. Les seules certitudes étaient qu'il existait et que de nombreux rescapés qui l'avaient vu au travers des hublots juste avant l'impact pouvaient en témoigner.

Une semaine plus tard, les principaux protagonistes avaient repris leur place autour de la table. Aucun élément nouveau n'était venu étayer leur dossier. D'emblée, on convint donc que le rapport qui serait remis présenterait les faits en l'état et dans les termes issus du compte rendu de la première rencontre, même s'ils comprenaient de grandes lacunes.

Ces carences qu'on tenterait d'escamoter à coup de tournures de phrases alambiquées, devaient endormir l'auditoire en attendant de pouvoir les expliquer. On trouverait fatalement, pensait-on, une explication future. On confia donc au ministre des transports la lourde mission de présenter ce compte rendu à la presse. Pour autant, le malheureux ne fut pas abandonné seul à cette tâche périlleuse. On lui adjoint cinq autres membres de la commission d'enquête.

Le jour venu, lorsque Henri Mangin pénétra dans la salle de conférence, il eut le sentiment d'entrer dans une arène. Les lions

n'allaient faire, présentait-il, qu'une bouchée des explications hasardeuses concoctées par une commission en mal de preuves matérielles. Flanqué de son chef de cabinet, du commissaire Paul Séverin et du colonel Jean-François Thulianeau, il prit place à la table qui surplombait l'immense salle du conseil de l'Hôtel de ville de Toulouse.

C'est là en effet qu'ils avaient choisi de s'exprimer, "loin des rapaces parisiens" comme l'avait lui-même exprimé le ministre dans une confidence. De plus, le fait de tenir cette conférence de presse dans la ville même de la catastrophe, leur assurait l'approbation implicite de la population. Les victimes et leurs proches directement concernés ne pourraient qu'approuver cette décision de la commission.

Le ministre aborda d'abord le contexte extrêmement pénible pour les victimes en exprimant sa compassion. Avec les formules d'usage, il y associa celles du Président, du gouvernement et du "peuple français". Beaucoup de passagers du vol étant de nationalité canadienne, il ajouta quelques mots spécifiquement à leur intension et diplomatiquement orientés vers leur patrie d'origine. Enfin, après avoir requis une minute de silence en mémoire des victimes, il entra dans le vif du sujet. Il suivit scrupuleusement la déclaration minutieusement préparée avec les autres membres de la commission.

En prélude, il rappela la chronologie des faits, tout en esquivant adroitement la difficile question des causes réelles de l'accident. Occultant volontairement cette phase, il passa rapidement au détail des événements au sol, appuyant notamment l'efficacité des secours. Le chapitre concernant ce qui était à l'origine du crash passa par les termes de "problème technique ayant entraîné la perte d'un réacteur".

Puis dans une litanie faite de moments émouvants mêlant gratitude et compliments, il revint sur les pertes humaines, et elles étaient nombreuses. Il rendit un hommage vibrant aux secours, aux quelques héros parmi les civils qui n'avaient pas hésité à risquer leur vie pour porter secours aux habitants des deux tours ainsi qu'aux passagers survivants. Il décrivit méthodiquement l'opération de

sauvetage très spectaculaire et inédite qui avait permis d'évacuer les rescapés en toute sécurité.

Enfin, après un exposé de près d'une demi-heure, il conclut en demandant à l'ensemble des journalistes de respecter la dignité de circonstance. Il demanda que les inévitables questions soient dans cet esprit.

Effectivement, il y eut des questions, nombreuses. D'emblée, il lui fallut répondre sur le point pourtant si bien esquivé lors de son exposé: celui des origines exactes de l'accident. Il avait préparé cette éventualité et s'apprêtait à une esquivé de circonstance, quand une autre question lui sauva la mise, au moins temporairement:

- Bonjour, Jean-Paul Gruet, Midi-Informations, quelles-sont les conclusions du rapport d'enquête en ce qui concerne une éventuelle implication terroriste dans la catastrophe ?

Monsieur Mangin répondit:

- Aucune information n'est venue corroborer cette thèse. Vous pensez bien que cette piste a immédiatement fait l'objet d'une enquête approfondie, tant sur l'aspect matériel par la recherche de traces suspectes que sur les personnes directement ou indirectement impliquées. Tout a été pris en compte: le plan de vol, l'appareil, le crash avec sa géographie ainsi que ses conséquences. Aucune revendication, ni aucun remous suspect dans les milieux à risque n'est venue étayer cette possibilité. La commission a donc écarté cette éventualité en s'appuyant sur des résultats tangibles. Il n'en reste pas moins qu'écartée ne signifie pas exclue et nous nous réservons la possibilité de la réétudier si de nouveaux éléments venaient l'accréditer...

Il poursuivit sa réponse par une tirade qu'il s'efforça de "traîner en longueur". Il espérait ainsi détourner l'attention des journalistes des questions embarrassantes. Mais, fatalement, le temps que la commission avait accordé à la presse ne fut pas assez court pour les éviter.

- François Millet, Ouest TV, ... Monsieur le Ministre, pourriez-vous revenir sur les causes précises de l'accident et les expliciter en termes profanes ? Merci.

- La commission a étudié minutieusement les données techniques de vol, ainsi que les enregistrements des conversations entre l'appareil et les aiguilleurs qui le suivaient sur leurs écrans. La cause du crash semble due de manière irréfutable à la perte accidentelle d'un réacteur et d'une partie de l'aile droite de l'appareil qui n'a pas pu être maintenu en vol par son équipage. Il semblerait que le pilote ait tenté d'éviter les zones habitées sans malheureusement y parvenir.

- Oui, merci pour cette explication, reprit le journaliste avec professionnalisme, mais cette perte est-elle due à une défaillance technique de l'appareil, une erreur humaine ou à une autre cause ?

- Nous ne disposons malheureusement pas à ce jour de tous les éléments nous permettant de privilégier une thèse plutôt qu'une autre. Les conséquences d'une conclusion trop hâtive sur cette question, pourraient, vous l'imaginez bien, avoir des incidences graves en termes juridiques. C'est pourquoi vous saurez simplement que la question reste à l'étude.

- Marie-Georges-Andrée Falbot, Radio Midi-Pyrénées... les familles des victimes sont certainement soucieuses de savoir dans quelles conditions elles pourront dans un premier temps faire le deuil de leurs disparus et dans un deuxième temps être indemnisées et par qui.

En fait, la journaliste venait subtilement de reposer la question précédente en y mettant d'autres formes de façon à obliger l'interviewé à prendre ses responsabilités. Il y eut un petit moment de flottement où l'on perçut à la fois l'embarras du ministre et son exaspération. Il marqua à l'égard de cette jeune et téméraire reporter un défit du regard significatif. Dans un souci de clore son problème, il décocha alors une réponse circonstanciée.

- En attendant de plus amples informations permettant de définir la responsabilité éventuelle des différentes parties, à savoir, l'équipage, le personnel au sol, le personnel d'entretien technique, les compagnies aériennes ou l'Etat, c'est ce dernier qui assurera l'intérim pour le dédommagement des victimes. Pour ce qui est des infrastructures, le recouvrement financier sera pris en charge localement et réparti de manière équitable. Ceci en attendant le rapport définitif de la commission d'enquête qui entérinera les clauses de responsabilités pénales et administratives. Je demanderai à ce qu'une commission budgétaire prenne le relais d'ici là, avec l'approbation du Président naturellement. Pour ce qui est du problème de deuil que vous évoquiez, il me semble que la nature accidentelle de la catastrophe, devrait inciter les familles à la même réserve que la commission. Cette dernière s'est investie de cette mission d'enquête avec un objectif et un soucis de transparence. En même temps, il lui faut faire preuve d'une extrême prudence et de patience. C'est ce que nous demandons en retour à tous. Vous êtes, vous organismes de presse, les principaux relais de cette sérénité.

Le silence s'installa dans la salle, à l'exception d'une personne qui se pencha vers son voisin en lui murmurant à l'oreille:

- eh ben ! Il n'est pas ministre pour rien celui-là.

Il y eut bien quelques autres tentatives très timides pour tenter d'obtenir un scoop pour les reportages et articles qui paraîtraient le soir même, mais globalement, Mangin avait réussi son challenge: contenir les questions gênantes et rester discret sur les incertitudes des enquêteurs.

Pour autant le problème n'était que différé. Dans l'immédiat, les membres de la commission d'enquête avaient à résoudre une énigme. Et le plus tôt serait le mieux/ Leur crédibilité, mais surtout leur frustration intellectuelle étaient en jeu.

Aussi, après les formalités d'usage à la sortie de la conférence de presse, le ministre donna aussitôt des instructions pour poursuivre les analyses sur l'avion et ses débris, ainsi que sur les lieux du drame.

Chapitre 6

Révélation

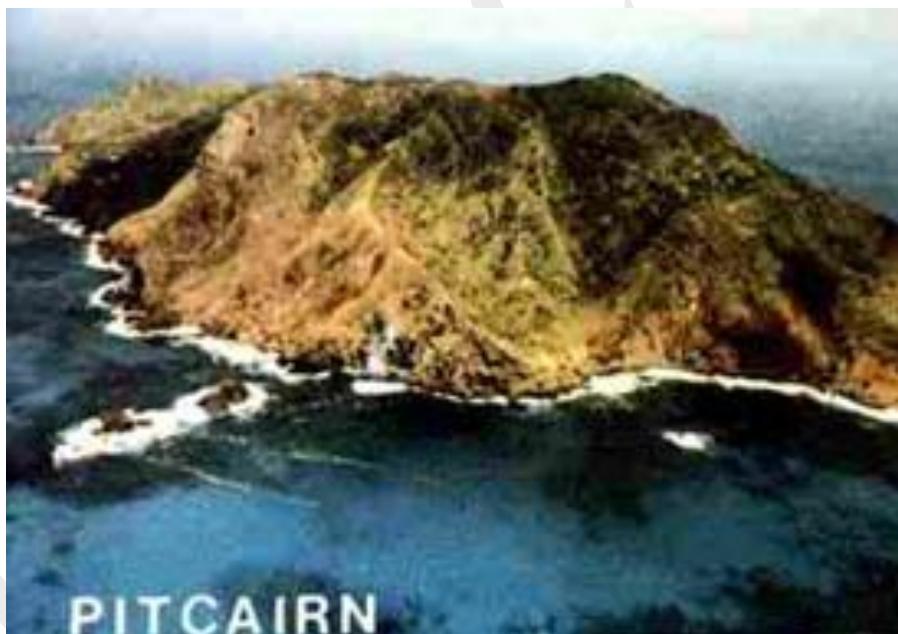
Des semaines s'étaient écoulées depuis les événements du 13 octobre et tous les moyens qui avaient été mis en œuvre pour mener l'enquête sur l'accident n'avaient pas eu raison du mystère qui entourait le crash de l'avion.

Hervé Pasquola n'avait pas revu son passager de cette nuit là, mais à cause des images très spectaculaires qui avaient illustré les reportages sur l'accident d'avion sur toutes les chaînes de télévision, il avait gardé son visage en mémoire comme un repère intemporel. Ce soir là, en effet, alors que la musique baignait sa voiture et avait plongé Charles Meurrot dans une torpeur rassurante, les secours s'affairaient autour des victimes sans que les deux occupants de l'Audi n'en sachent rien. Ce n'est qu'après avoir déposé son passager et être rentré chez lui qu'Hervé avait découvert le drame dans les journaux du soir.

Depuis lors il avait suivi avec beaucoup d'attention les suites de cette catastrophe et particulièrement les résultats de l'enquête, pourtant peu probants. Quelque chose en effet le titillait et c'était un de ses collègues espagnols qui lui avait mis la puce à l'oreille en évoquant le Tsunami qui avait dévasté une partie des côtes asiatiques le 26 décembre 2004. Carlos Conti, géologue lui aussi, avait beaucoup travaillé sur le phénomène, avec d'autant plus d'acharnement qu'il l'avait vécu en direct depuis son hôtel en Inde. De très nombreuses études avaient été publiées sur cet événement majeur qui avait eut un retentissement planétaire. Mais pour la plupart des gens, il n'en restait que les images d'un désastre humain. On avait rapidement oublié l'aspect technique de cette catastrophe tellurique et de toutes ses répercussions.

Or une semaine plus tôt, Hervé avait reçu l'appel de Carlos qui l'informait d'une découverte pour le moins troublante. Ce fameux

vendredi d'octobre, toutes les radios et télévision de France et d'ailleurs consacraient leur antenne au déroulement du sauvetage du vol CA1356. Tandis qu'à l'autre bout du monde, au large des îles Pitcairn, un nouveau séisme sous-marin engendrait un raz de marrée qui submergeait plusieurs île du pacifique, détruisant faune et flore sur des dizaines de kilomètres carrés de terres heureusement très peu peuplées.



L'information s'était discrètement immiscée entre deux événements médiatiquement plus racoleurs notamment en France. D'une part le crash du Boeing et d'autre part le malaise dans leur vestiaire de toute une équipe de football à la mi-temps des quarts de finale de la coupe de France. Ce soir là en effet, la stupeur s'était lue sur les visages consternés de tout un stade lorsqu'au moment de la deuxième période, le speaker avait annoncé que l'équipe qui venait de marquer un but à la première mi-temps avait soudainement et mystérieusement été prise d'un malaise général et que le match devait être arrêté.

La nouvelle avait fait le tour des médias. La chaîne de télévision qui couvrait le match avait posté un cameraman à la sortie des vestiaires. Cela se fait habituellement afin de saisir les meilleures images d'une équipe requinquée après la pause de mi-match. Ne les voyant pas revenir vers le terrain, il s'était aventuré vers la porte pour obtenir des explications. Dans l'entrebâillement de la porte entrouverte par le manager d'équipe, il aperçut subrepticement les joueurs affalés au sol inanimés sur lesquels s'affairaient déjà les secours. L'entraîneur lui fit comprendre dans un vocabulaire peu châtié que son intrusion était mal venue. La porte se referma brutalement à sa figure. Mais passé quelques secondes, il se rendit compte qu'il avait filmé négligemment la scène et qu'il tenait là un scoop qu'il ne se fit pas prier de "vendre" aussitôt.

Les journaux du soir, alimentés par tant de faits remarquables avaient pratiquement occultés les autres informations, n'y consacrant que quelques minutes avant de rendre l'antenne pour les sacro-saintes publicités. De fait, le séisme et autres phénomènes géologiques n'avaient eus que peu d'audience.

Des jours durant, les footballeurs avaient été suivis. Médicalement d'abord de manière très conventionnelle, en pensant à une intoxication alimentaire ou par un gaz, puis, avec des moyens plus sophistiqués. En effet, une fois la surprise passée, l'inquiétude grandissante de l'entourage des champions et des supporters avait déclenché un véritable plan de bataille. Il s'agissait de comprendre comment 14 joueurs en pleine santé et qui venaient de disputer trois quart d'heure de match sans difficulté avaient pu, tous simultanément, s'effondrer sur le carrelage des vestiaires et ne retrouver leurs esprits que quelques minutes plus tard, en pleine forme et sans aucun souvenir de cette "absence" collective. Le groupe en avait été tout étonné et ne comprenait toujours pas l'acharnement des médecins qui s'affairaient autour de leur cas. Pour eux, il ne s'était strictement rien passé.

Ces événements avaient encouragé Hervé Pasquola et Carlos Conti à se retrouver. Le rendez-vous fut pris au Centre d'Etude des Phénomènes Géo sismiques de Metz en Moselle. Depuis leur

entretien téléphonique qui avait suscité l'intérêt soudain de Hervé pour les cataclysmes et autres anomalies géologiques des derniers mois, il avait réuni des dizaines de documents provenant de bases d'archives, mais aussi de données récentes dans ce domaine.

Lorsque Carlos se présenta à la gare de Metz, son collègue et ami l'attendait de pied ferme sur le quai. A sa vue, il esquissa un sourire. Les deux hommes s'étaient séparés deux ans auparavant à la sortie d'un congrès. Cette rencontre avait été pour eux celle des retrouvailles après leurs études. L'éminent professeur Berton qui avait côtoyé les plus grands et parmi eux Haroun Tazieff, avait eu les deux amis comme étudiants à la faculté. A l'époque, bien qu'étant de turbulents étudiants, toujours prêts à faire quelque farce à leurs professeurs, ils étaient pourtant très brillants. On leur reconnaissait une curiosité et un esprit déductif très prometteurs pour leur future carrière. Et, en effet, quelques années plus tard, ils comptaient l'un et l'autre parmi les références en matière de géologie et d'étude des phénomènes sismiques. Aussi ces retrouvailles inopinées n'étaient pas sans réjouir les deux comparses qui échangèrent une longue et chaleureuse accolade.

- Un café ? demanda gentiment Hervé.

- Volontiers, ce voyage m'a légèrement assommé, j'avoue que j'ai bien besoin d'être réveillé.

- D'autant qu'on a du pain sur la planche et qu'on a besoin de toutes nos facultés.

- tiens, à propos de faculté, reprit Carlos, sais-tu qui j'ai rencontré dans le train ?

Il répondit lui-même à sa propre question: Héléna Mac Grevith, tu t'en souviens n'est ce pas ?

- Tu parles, un canon comme ça, ça ne s'oublie pas ! s'esclaffa Hervé. Et qu'est ce qu'elle est devenue ?

- Elle m'a dit qu'elle allait à Bâle, où elle travaille dans un laboratoire de chimie. Elle fait des recherches dans la biologie moléculaire. Les nanotechnologies et plein de trucs comme ça.

- Eh ben, ça lui a plutôt réussi les cours de Wolff.

- Ouais, la vieille sorcière aura quand même pu transmettre son savoir à une de ses admiratrices.

- Nous on avait plus d'yeux pour Héléna que pour la vieille et ses histoires de protons, neutrons et autres atomes en tous genres.

- Et pourtant, reprit Carlos en s'asseyant à la terrasse du café qu'ils venaient d'atteindre en marchant, aujourd'hui on est bien content d'avoir ça dans nos bagages. Bon, dis-moi un peu ce qui te tracasse tant ?

- Tu te souviens des événements du mois d'octobre, le crash d'avions, le match de foot à Lille ? ... Oh, bien sûr que tu t'en souviens: un passionné de foot comme toi, ça ne rate pas un match de quart de finale, fut-il en France. Eh bien figures-toi que tu as peut être mis dans le mille avec ton séisme de Pitcairn !

- Que veux-tu dire par là ?

A ce moment là, Hervé s'aperçut que la promiscuité des tables du petit café ne faciliterait peut être pas la confiance de leurs propos. Aussi il répondit à Carlos en fronçant les sourcils: je te montrerai au centre. En attendant on va se le prendre ce café ! Et il leva le doigt en direction du serveur qui arriva rapidement à leur table pour les servir.

Une demi-heure plus tard, ils arrivèrent au centre où Guillaume Pernot les attendait dans le hall. Hervé fit les présentations:

- Carlos Conti, un confrère du Géostat Madrid, l'équivalent de notre centre.

- dit comme ça ajouta Carlos en riant, on dirait que je fais partie d'une équipe de football.

- Guillaume Pernot ! dit son interlocuteur en s'amusant de la remarque et en lui serrant la main.

- Guillaume est Docteur en chrono-topographie, précisa Hervé, il a en charge la mémoire événementielle des modifications géologiques, l'étude des cartes topographiques et leurs évolutions. C'est un travail immense et très casse-c !... (Il se retint de terminer sa phrase par pudeur).

Tout en prenant tous trois la direction d'un couloir, ils poursuivaient leur conversation:

- Comme je vous en ai parlé mon cher Guillaume, Carlos a éveillé mon attention en évoquant un récent séisme survenu précisément le jour et à l'heure du crash de Toulouse. Et puis, il se trouve que cela coïncide également avec le malaise des bordelais lors du match à Lille.

- Et alors ? questionna Pernot.

- Je vais vous faire voir, reprit Hervé, et je crois que vous allez être surpris.

Arrivés devant une porte blindée, Guillaume Pernot en ouvrit la serrure codée en se pressant d'ajouter en souriant:

- Il y a ici des biens précieux, la mémoire de la terre... et quelques squelettes de passionnés qui n'ont jamais pu se résoudre à quitter leur travail.

Ils éclatèrent de rire puis entrèrent en procession dans une sorte de bibliothèque à l'atmosphère feutrée. Carlos, qui découvrait les lieux, parcourait les rayonnages remplis de livres et d'archives diverses avec admiration. Il faut dire qu'il y avait là des ouvrages très anciens parfois même reliés cuir et dorés. Ce spectacle le fascinait

tant qu'il perdit un moment ses deux accompagnateurs des yeux pour fixer son attention sur un ouvrage en particulier. Il reconnut un des rares exemplaires des manuscrits de l'institut Copernic, fondé en 1816 et qui avait précieusement sauvé l'œuvre du brillant astronome.

Perdu dans ses rêveries face aux majestueuses pages jaunies, ornées de lettrines d'époque, Carlos n'entendait pas les appels de Guillaume et Hervé. Revenant sur leurs pas, ils parcouraient les immenses travées afin de retrouver leur comparse. L'acoustique spécifique étouffait leurs paroles à cause d'un papier qui œuvrait comme un excellent isolant phonique. Lorsqu'au détour d'une des nombreuses rangées, ils aperçurent enfin leur confrère, il était encore plongé dans ses contemplations. Leur arrivée le fit sursauter.

- magnifique ! dit-il simplement en coupant cours à toute remarque relative à son égarement.

- en effet, c'est une pièce qui mérite à elle seule qu'on préserve cet endroit" confirma Guillaume.

Carlos Conti referma délicatement le tome qu'il remit en place sur l'étagère. Avant de suivre ses deux guides, il caressa une dernière fois la belle reliure, un peu comme s'il quittait une personne chère à son cœur.

Quelques méandres plus loin au sein du sein de cette inestimable collection, ils débouchèrent dans un vaste bureau aux murs tapissés de cartes anciennes encadrées comme des tableaux de grands maîtres. On se serait dit dans un roman de Jules Verne dans ce milieu à l'ambiance si particulière, mystérieuse et envoûtante. Au centre de l'immense pièce, il y avait une grande table de conférence recouverte d'une nappe de tissu feutré vert anglais. Du plafond pendaient des lampes halogène qui éclairaient cet endroit manifestement dédié à l'étude studieuse de documents. Sans aucun doute, on était dans une bibliothèque avec son espace de consultation à l'ambiance propice à la concentration.

Hervé posa son cartable sur la table et se déchargea aussi de la sacoche contenant son ordinateur portable qu'il tenait en bandoulière. Enfin, il redressa son bagage à roulette et en replia la poignée. S'apercevant de ces gestes qui montraient sa volonté de s'établir à cet endroit, Guillaume fronça les sourcils en le reprenant:

- désolé mon cher, mais nous n'allons pas rester ici. Cet endroit est commun aux différents services et on ne sera pas tranquilles pour travailler. Qui plus est, non seulement on pourrait perturber, mais notre conversation risquerait d'attirer l'attention.

Carlos acquiesça et Hervé de répondre par un signe d'approbation.

Guillaume reprit:

- je récupère juste quelques documents et on va se mettre au calme.

De fait, ouvrant une armoire, il attrapa deux gros classeurs qu'il déposa sur la table; puis il ajouta quelques chemises estampillées "confidentiel" à sa pile. Après avoir refermé le meuble, il se saisit de ces documents et invita les deux autres à le suivre.

Au fond de la grande pièce, il y avait un autre bureau, plus petit, où ils s'installèrent confortablement. Guillaume en referma la porte doublée de tissus molletonné et le trio pu enfin prendre place dans les confortables fauteuils de style Louis XVI.

- Bienvenue dans le plus prestigieux bureau de notre établissement ! adressa Guillaume à ses invités. Ce bureau a été reconstitué à partir de l'ancienne préfecture dont une partie des meubles a été cédée à la Fondation pour la Recherche et l'Etude de Sismologie. C'est une des composantes de ce centre. Voulez-vous prendre un café ?

- Non, merci, répondirent en cœur les deux géologues.

Hervé connaissait bien les lieux, mais il était toujours fasciné et en admiration devant la beauté des décorations. Les murs étaient couverts de sculptures d'époque. On ne distinguait pas du tout le fait que toutes les boiseries, tableaux et même les bas reliefs avaient été transférés depuis le siège préfectoral jusqu'à ce bâtiment beaucoup plus récent dans lequel ils avaient pris place. Le décor était splendide et Hervé n'en perdait pas une miette. Après avoir jeté un dernier coup d'œil sur une tapisserie, il s'installa :

- Venons-en à ce qui nous réunit !

- Soit ! reprit Guillaume, vous m'avez demandé de vous sortir toutes les archives des séismes les plus récents avec leurs caractéristiques principales. Je vous ai fait une synthèse des huit cent quinze tremblements de terre recensés par les sismographes depuis trois ans. Oh ! Je vous rassure, certains d'entre eux n'ont même pas fait vibrer votre tasse de café, et personne à part la communauté scientifique spécialisée ne les a remarqués. En revanche, on s'aperçoit d'une montée en fréquence des séismes les plus forts, et ce, un peu partout sur le globe.

- Et ailleurs ! affirma Hervé d'un ton assuré.

- Pardon ?

- Oui, mon cher Guillaume, et pour toi aussi Carlos, comme je vous l'ai dit plus tôt, je soupçonne quelque chose de plus incroyable depuis quelques temps. Je compte sur votre présence ici pour évaluer mes thèses.

Ses deux amis se regardèrent dubitatifs. La remarque de leur compagnon avait fait l'effet d'une bombe et à leur incompréhension, se mêlait aussi une certaine inquiétude. Alors Hervé étala la sacoche de son ordinateur sur la table et demanda à Guillaume s'il disposait d'un vidéoprojecteur. A défaut, Guillaume lui proposa un écran plasma dissimulé dans un placard et dont le raccordement vite réalisé permit en quelques minutes à Hervé de leur montrer un document enregistré sur un DVD. Etant donné son contenu, il avait pris soin

d'en protéger l'accès par une combinaison de codes informatiques complexes que lui seul connaissait.

Guillaume plongea la pièce dans la pénombre.



Chapitre 7

La thèse d'Hervé

Lorsque le document apparut sur l'écran, Carlos et Guillaume échangèrent à nouveau un regard sceptique: qu'allait donc révéler Hervé ?

Sans mise en scène particulière, ce dernier commenta les images qui défilaient: il y eut d'abord un rappel des faits marquants qui avaient convaincu le géologue de réaliser une enquête approfondie sur sa propre thèse.

Parmi eux, le fameux crash qui avait bouleversé la France entière, mais aussi le match mystérieusement annulé pour des raisons encore mal cernées.

Mais d'autres petits événements en apparence plus anodins avaient pourtant retenu l'attention du scientifique. Plusieurs disparitions inexplicables par exemple. Il étoffa son propos en s'appuyant sur des recoupements pour le moins surprenants. Peu à peu il dressait une liste de crashes, accidents de la route, disparition et perturbations diverses.

Comme son exposé commençait à intriguer ses comparses, il poursuivit en y ajoutant pêle-mêle les événements mystérieux qu'on avait souvent restreint - à tort selon lui - dans l'unique triangle des Bermudes. Reprenant des études antérieures à la sienne, il leur montra que ces perturbations avaient une répartition géographique très précise.

Le document qu'il présentait montrait maintenant le globe terrestre. Un à un, il situait géographiquement les éléments de sa démonstration sur le planisphère. Chaque point de couleur représentait ici un crash, un naufrage ou un carambolage notoire, ou encore des disparitions massives de véhicules, de bateaux ou de personnes.

Sur la sphère qui tournait sur elle-même à l'écran, on voyait peu à peu se dessiner des alignements très caractéristiques: des méridiens. Et pas n'importe lesquels, toujours les mêmes. Hervé stoppa un moment la projection et interpréta ce qui était à l'écran:

- depuis que j'ai commencé ce travail, j'ai pu recenser plus de 500 événements caractéristiques de par le monde. Chaque fois, ils étaient localisés sur ces mêmes méridiens. Or si vous regardez plus attentivement, certains méridiens ont plus de leur moitié qui ne surplombe aucune terre ou endroit habité, du moins suffisamment civilisé pour qu'on y recense de telles catastrophes. En d'autres termes, si l'intégralité des événements de cette sorte était répertoriée, je parie qu'on reconstituerait le tracé de presque l'ensemble de méridiens très ciblés.

Je continue... dit-il tout en relançant la suite du diaporama.

A présent, il expliquait comment chacun de ces points se situait dans le temps. Un graphique accompagna son précédent pointage. Plus ou moins cycliquement, à quelques erreurs près qu'on pouvait fort bien attribuer à une mauvaise collecte des informations, il se produisait simultanément une série de ces faits sur des axes diamétralement opposés de part et d'autre du globe terrestre. De sorte que, lorsqu'il se produisait quelque chose d'un côté de la terre, un événement similaire avait lieu en un point diamétralement opposé de l'enveloppe terrestre. Cette découverte avait d'ailleurs été faite tout à fait fortuitement par des internautes. En quête de nouveauté, ils s'étaient adonnés à un jeu consistant à photographier une scène à une heure précise en un lieu donné, pendant qu'à l'opposé du monde, quelqu'un faisait de même. Le tout étant ensuite mis bout à bout et publié sur Internet, on avait découvert des "bizarreries" qui avaient suscité l'intérêt de la communauté scientifique sans qu'elle ait pu y trouver d'explications.

Carlos, éberlué, interrompit le cours de la présentation:

- ce n'est pas possible, affirma-t-il, tout ceci n'est que coïncidences !

- si j'en crois le sérieux qui honore notre ami, corrigea Guillaume, il m'étonnerait beaucoup que cette étude n'ait pas de fondement réel. Hervé n'est pas du genre à plaisanter ou à perdre du temps avec son travail. Et puis, pour tout dire, j'ai quelques éléments qui corroborent cette thèse, dont un notamment qui me revient à l'esprit, mais... attendez un instant, je vais retrouver ce document, je crois savoir où je l'ai archivé.

Il se leva et quitta le bureau en refermant délicatement la lourde porte. Ce départ inopiné vexa un peu Hervé qui n'avait pas fini, mais il en profita pour approfondir quelques points avec Carlos qui ne démordait pas de ses objections:

- c'est bien d'avoir collecté tout ça, mais cette étude n'est pas exhaustive, elle ne s'appuie que sur un certain nombre de situations précises et pas sur l'ensemble des points de comparaison possible.

- je te trouve trop cartésien, mon cher Carlos, n'oublie pas que j'ai quand même utilisé 500 entrées dans ma base de données, ce n'est quand même pas négligeable. Et puis, quand bien même, ce n'est pas seulement le nombre qui compte, mais leur contribution au raisonnement global et à cette question: Y a-t-il un lien entre une catastrophe de ce type et une perturbation géologique ?

Près qu'un quart d'heure plus tard, Guillaume revint avec, dans ses mains, ce qui semblait être une pile de DVD et de cassettes vidéo. Hervé le regarda avec l'insistance d'un reproche dans le regard, ce qui obligea Guillaume à s'excuser pour son départ perturbateur:

- excusez-moi, je ne voulais pas gêner, mais je tenais beaucoup à vous faire voir ces documents, dit-il en brandissant fièrement ses trophées. Puis il se dirigea vers les appareils de projection et y déposa les boîtes. Sagement et pour montrer à Hervé qu'il avait perçu le malaise, il s'assit à la table et attendit que celui-ci poursuive ce qu'il avait commencé.

- je disais juste à notre ami incrédule que ces étranges coïncidences n'en sont peut être pas, et qu'il y a nécessairement

quelque chose à creuser. Certes, je n'ai aucune preuve de ce que je viens de vous montrer, mais reconnaissez que le nombre a valeur significative non ?

Carlos enchaîna:

- admettons, eh bien que faisons nous à présent ? Si nous révélons cela à tout le monde, on risque soit de passer pour des scientifiques en quête de prix Nobel ou de reconnaissance, ou alors pour des fous. Pire même: créer une peur panique dans la population.

- en effet, c'est pourquoi je voulais ton avis. Pour autant, et dans la mesure où d'une part, on peut apporter certains éléments de réponse à des questions en suspend et d'autre part anticiper peut-être d'autres évènements, je crois qu'il est de notre devoir d'en informer la communauté scientifique.

- anticiper ? Comment ça anticiper ?

- je vous montre la suite, puis il relança le diaporama. Dans les graphiques et les tableaux qui suivirent, Hervé s'était efforcé de faire une extrapolation des constats qu'il avait faits pour en extraire des règles cycliques. Ainsi, il pouvait présenter une projection sur l'avenir des mouvements géologiques avec une précision sur leur lieu et date avec une précision assez importante.

Mais cela déconcerta Carlos et Guillaume qui s'interrogeaient sur le fait que, jusque là, personne n'avait établi de telles prévisions. Hervé rappela qu'au contraire, des cartographies datées avaient déjà existé, mais elles n'étaient jusqu'alors fondées que sur l'étude physique de la dérive des continents. En déduisant de leur vitesse de dérive, de leur masse relative et de la décélération induite par les collisions déjà produites, on était parvenu à extraire un catalogue des risques potentiels assez précis. Mais il ne reposait que sur des extrapolation mathématiques.

Ces études, désormais renforcées par la thèse d'Hervé, qui elle, s'appuyait sur des faits certains, pouvaient conduire à un stade plus poussé de l'anticipation.

Il illustra son propos avec l'exemple de la collision de l'Inde avec le sud du continent asiatique, d'où était née la chaîne montagneuse entre les deux parties. Avec les fréquentes déformations de la croûte terrestre à cet endroit, on pouvait de manière presque certaine y associer des drames situés sur une autre partie du monde.

Guillaume intervint: rappelez-vous que, lors du Tsunami de 2004, la thèse d'une légère déviation de l'axe du globe avait été émise ! Il désigna du doigt les boîtes de cassettes et de DVD qu'il avait apporté. Hervé approuva d'un hochement de tête et Guillaume ne se fit pas prier pour montrer ses précieux documentaires. On y voyait des reportages divers corroborant tout ce qui venait d'être évoqué. Il y avait aussi un film assez long que Guillaume coupa après quelques minutes. Il avait pour objet les Bermudes et ses disparitions notoires.

A la fin de la journée, le trio épuisé décida de remettre au lendemain la poursuite de leur passionnant débat et d'y inviter quelques confrères triés sur le volet. Chacun reparti du centre avec des sentiments partagés entre peur, envie d'en savoir plus, mais aussi une certaine fierté, celle d'être de ceux qui auront mis à jour un processus jusque là inconnu. La nuit leur sembla trop longue.

Au sortir de cette nuit de repos extrêmement courte, le café sembla particulièrement corsé pour les trois scientifiques. Ils se mirent rapidement en quête de personnes fiables pour étoffer leur petit comité. Le but était de confronter les idées développées la veille et de préparer un dossier présentable devant une assemblée scientifique.

La matinée fut donc consacrée à cette tâche. Chacun eut à cœur de réunir des compétences diverses, à la fois incontestées, ouvertes à de telles nouveautés et, si possible, impartiales. En l'espace de quatre

heures, en débordant largement sur leur déjeuner, le groupe avait ainsi recueilli l'accord de vingt cinq participants à leur réunion.

Mais le bouche à oreilles avait fini par répandre l'information au-delà de leurs invités initiaux. Si bien qu'il fut inévitable de réunir la presque cinquantaine de spécialistes de tous bords. Ce qui devait être une rencontre consultative se transforma peu à peu en conférence scientifique.

Cette agitation dans le milieu scientifique commençait à susciter l'attention des milieux journalistiques qui avaient eu vent de l'affaire. Comme toujours en pareil cas, des fuites avaient jailli du groupe constitué, et c'est sans surprise, bien qu'agacé, qu'Hervé découvrit un article au contenu racoleur dans la presse nationale:

Enquête autour du crash mystérieux de Toulouse:

Le 13 octobre, un avion de la Canadian Airline, vol CA1356, s'écrasait sur une zone habitée dans la banlieue nord de Toulouse. Il semblerait que l'enquête suspendue à l'issue de la réunion de la commission en date du 27 octobre soit sur le point de prendre un nouveau tournant. En effet, une enquête parallèle aurait été menée par la communauté scientifique autour de phénomènes extérieurs à l'accident et qui pourraient en être à l'origine. Un groupe composé en partie de sismologues de renom devrait présenter dans les prochains jours un rapport sur les résultats de leurs investigations. On murmure que les conclusions pourraient avoir un effet retentissant dans la sphère des experts de ce milieu.

L'enquête qui marque le pas depuis plus de deux mois pourrait alors reprendre et les familles des victimes seraient peut être enfin indemnisées. Du côté des municipalités concernées, on se réjouit de cette probable avancée.

Tous les services d'information restent mobilisés pour recueillir de plus amples renseignements.

H.K agence de presse SudOuest

- Quels founiards, je me demande où ils ont pu trouver tout ça... pour finalement ne rien dire !

Il plia soigneusement le journal qu'il glissa dans son porte-documents avant de rejoindre la salle polyvalente réservée pour l'occasion à la centaine d'invités.

Arrivé sur le pas de porte, il reconnu sans peine plusieurs dizaines de confrères, dont ses compagnons des premières cogitations. Carlos et Guillaume l'accueillirent avec de cordiales et encourageantes tapes dans le dos. Ils lui apportaient ainsi leur soutien pour présenter tout à l'heure le contenu de leur travail. Tous trois s'attendaient à être d'abord conspués avant que l'attention de leurs homologues scientifiques ne finisse par être captée par le brillant exposé d'Hervé. En un peu plus d'un mois, des soirées entières passées devant des centaines de documents, de relevés sismiques, données géologiques et autres analyses d'accidents, le trio avait monté un dossier qui allait faire l'effet d'une bombe dans l'amphithéâtre du complexe polyvalent de Toulouse Blagnac.

A 10 heures, Hervé Pasquola monta à la tribune, flanqué de ses deux amis ainsi que de trois autres personnalités dont le maire de Blagnac et Paul Séverin du BCI, seul représentant de la commission d'enquête officielle en charge du dossier.

Son émotion était grande, même s'il avait souvent eu l'occasion de se poser en maître de conférences. Mais aujourd'hui, c'était différent: il présentait une thèse quasi révolutionnaire et il savait qu'il risquait gros. Un instant il se prit à regretter de s'être laissé emporter par ce mouvement. Il l'avait conduit à rassembler une grande assemblée tout de go, alors qu'il aurait préféré y aller par paliers progressifs. Mais l'heure n'était plus à la petite concertation entre amis; maintenant, il lui fallait exposer son travail.

Après les présentations d'usage, Hervé prit la parole. Durant une heure et devant un parterre d'auditeurs perplexes, il développa courageusement la thèse qu'il avait auparavant soutenue en comité restreint. Dans les grandes lignes, sa présentation permit même aux candides présents dans l'assemblée de comprendre la finalité de son exposé. Selon lui et ses collaborateurs, un lien pouvait être établi entre un événement sismique d'importance et une répercussion

temporelle qui pouvait perturber le cours normal d'événements dont le théâtre était ailleurs. La clarté du procédé et son éloquence faisaient leur travail.

Ainsi, il posa point par point les jalons d'une hypothèse selon laquelle certaines grandes catastrophes pourraient s'expliquer par un déphasage temporel plus ou moins important. Ce déphasage serait induit par un dérèglement de la rotation de l'axe terrestre, lui-même provoqué par l'ébranlement de la surface du globe suite à des séismes. On pouvait alors expliquer l'inexplicable: des erreurs d'interprétation de phénomènes parascientifiques. Par exemple, des disparitions dans le triangle des Bermudes ou ailleurs. On pouvait même comprendre pourquoi des personnes extrêmement réceptives à ces distorsions pouvaient en avoir une perception que l'on qualifiait jusqu'alors d'extra sensorielles.

Quand il eut fini son exposé, il y eut un long moment de flottement durant lequel personne n'osa prendre la parole. Puis, progressivement, une rumeur monta dans l'assistance. On invita alors la salle au débat. Dès lors, il fut difficile d'interrompre l'interminable flux de questions et de commentaires qui fusèrent de partout en même temps. Le moins qu'on puisse dire c'est que le pavé jeté dans la marre avait fait de grosses vagues. Un tsunami !



Chapitre 8

Le nouvel ordre des choses

En ce mercredi de décembre, le ciel s'était habillé d'une épaisse couche de nuages gris. Une pluie fine annonçait le déclin de l'automne et le début de la saison hivernale. C'est dans ce contexte que, cols remontés, parapluies déployés, la grande commission spéciale se réunit pour la seconde fois en plénière à Paris. Cette fois-ci ce fut face à un parterre de centaines de personnes de tous horizons. Il y avait là des politiques, des avocats et des journalistes tous avides d'une réponse à la question qui était sur toutes les lèvres: que s'était-il donc passé le 13 octobre ?

Une nouvelle fois, chaque participant réitéra le récit des points clés de l'affaire, chacun se bornant à rester dans le périmètre de sa spécialité. Les orateurs se succédèrent durant toute une journée, puis une seconde et une troisième. La densité du dossier était telle qu'il fallait prendre le temps de remettre l'assemblée en phase avec tout ce qui allait être dit.

Lorsqu'un à un, les éléments du volumineux dossier furent égrainés, chacun prit soin de noter quelles avancées avaient été faites depuis le mois précédent. Mais elles étaient quasi nulles. Peu ou prou, on s'orientait donc vers l'unique option nouvelle: la présentation de la "thèse de Metz". C'est ainsi qu'avaient été baptisés les travaux d'Hervé, Carlos et Guillaume. Si ces derniers échouaient à convaincre du bien fondé de leur théorie, ils perdraient toute crédibilité et leurs études seraient compromises. Mais si au contraire, ils parvenaient à y faire adhérer leur auditoire, leurs travaux prendraient alors une tout autre dimension, peut-être même historique.

A nouveau, sans se lasser, le trio originel, assisté de quelques confrères, expliqua avec moult détails comment le crash pouvait avoir été au cœur d'un phénomène plus global ayant des

répercussions sur la planète tout entière. Devant des centaines de personnes médusées, géologues, sismologues et chercheurs divers se succédaient à la tribune. Ils établirent que les grandes catastrophes géologiques étaient à chaque fois en lien avec des drames technologiques, cataclysmiques, écologiques ou humanitaires. Ils montrèrent aussi le lien géographique qui unissait deux événements diamétralement opposés l'un à l'autre sur le globe terrestre. Egalement l'impact qu'avaient tous ces phénomènes étroitement liés les uns aux autres avec leurs conséquences sur les déplacements de la terre à l'échelle astronomique. A l'issue et de la même façon que ce qui s'était passé un mois plus tôt entre scientifiques, les réactions furent diverses. Doutes, circonspection et incrédulité se lisaient sur de nombreux visages face à tant de certitudes scientifiques. Certains même parlaient d'arrogance.

L'assemblée délibérait pour la troisième journée consécutive. On commentait tantôt en petits groupes durant les pauses, tantôt de manière plus académique en salle. Les organisateurs demandèrent un arbitrage pour statuer sur la marche à suivre. Il était indispensable en effet de prendre des décisions ayant pour objectif de clore la première partie de ce dossier. Personne ne doutait en effet que cette affaire allait prendre des mois, voire des années. Tout cela pour déboucher au final sur un aveu d'incompétence à résoudre ce qui resterait un mystère faute de certitudes.

Il restait pourtant des problèmes financiers, politiques et même diplomatiques à résoudre. Sans preuves matérielles, personne ne pourrait s'engager. Le sujet était trop sensible. Cette troisième journée avait fait la part belle à l'exposé très brillant des scientifiques. Mais elle avait laissé un goût d'inachevé et on redoutait de devoir repartir sans avoir rien résolu.



On patageait et on s'engluait dans des débats entre instances de tous bords. Mais au moment où l'on en était aux regrets ou à la complaisance et que, de la salle, s'élevait un brouhaha désordonné, un inconnu se leva. Presque timidement, il tenta plusieurs fois d'intervenir et demanda la parole. Jusqu'ici, il était resté silencieux et discret. Il se contentait de suivre attentivement les échanges. Après plusieurs tentatives infructueuses, il réussit à gagner peu à peu sur le bruit. Le calme se fit progressivement dans l'enceinte jusqu'à un silence presque total. Il balaya lentement du regard les centaines d'yeux désormais rivés sur lui avant de se tourner résolument vers Hervé. Gêné et interloqué Hervé l'interrogea :

- monsieur ?

- permettez-moi de me présenter, dit posément l'individu. En quelques instants, il était devenu le centre d'intérêt de tout le public. Je m'appelle Bernard Hill, je suis citoyen américain et je réside habituellement dans ce que vous appelez la Californie.

On aurait entendu un cheveu tomber, tant cet homme avait réussi en quelques secondes à capter l'attention générale. Mais pourquoi avait-il utilisé cette formule pour le moins curieuse ?

- je crois pouvoir répondre à ce qui vous tourmente, mais je veux m'assurer préalablement que ce que je vais vous dire pourra être reçu et accepté comme étant la stricte vérité. Il marqua une pause, observant les sourcils crispés de son auditoire. Il s'assura ainsi d'avoir toute son attention. A ce stade, beaucoup commençaient à se demander quel était cet illuminé qui osait perturber cette "honorabile" commission pour venir affirmer qu'il détenait LA réponse. La solution à ce mystère qui laissait tout le monde sur sa faim depuis des semaines.

- poursuivez ! s'exclama le ministre Henri Mangin qui présidait la séance, mettant ainsi un terme aux protestations naissantes.

- merci, reprit Bernard. Je tiens tout d'abord à dire que les éminents scientifiques ici présents ont fait un travail remarquable, ils ne savent pas encore ô combien précieux. Ce n'est en effet que dans deux ans au moins qu'on se rendra compte à quel point ils avaient vu juste. Je suis né le 16 mars 1980 en Australie et j'ai ensuite migré avec ma famille dans l'Etat de Californie aux Etats Unis. C'est à cet endroit que, dans deux ans et trois mois exactement, c'est à dire dans ma trente troisième année, on va me porter disparu au retour de mes vacances à Malte le 24 juin 2013. L'administration entérinera que l'homme qui vous parle en ce moment n'est plus reparu depuis. Mais je n'en saurai rien, du moins pas tout de suite....

Ses derniers mots furent étouffés par la rumeur qui amplifiait. On le conspuait et certains mots agressifs fusaient ça et là, fustigeant l'imposteur et son impossible récit. Bernard n'arrivait plus à reprendre sur la clameur montant de l'assemblée. On l'observait à présent comme un original venu faire son "cinéma" en ces lieux et proférer une prétendue révélation. Pourtant, une personne continuait à l'observer en silence et avec insistance: Hervé.

Le président de séance dut hurler pour se faire entendre et réclamer le silence. Il fallut plusieurs dizaines de minutes pour ramener le calme et ce fut au prix de l'expulsion de Bernard. Mais Hervé avait déjà quitté son siège et l'avait suivi jusque dans le couloir où deux agents de sécurité l'avait conduit.

Alors qu'il était mené de force vers la sortie entre les deux hommes, Bernard négociait pour qu'on le traite avec dignité,. Hervé rejoint le trio d'un pas décidé et, se plantant sur leur trajectoire il les stoppa net.

S'adressant aux agents auxquels il présenta son badge, il les remercia et les congédia. Puis il regarda fixement le fauteur de trouble.

- je ne vous poserai qu'une seule question. Il faudra y répondre honnêtement. Ce n'est qu'à cette condition que je peux peut-être vous faire entrer à nouveau dans cette salle ! dit-il d'un ton autoritaire. Il désignait la porte derrière laquelle on distinguait encore le tumulte que l'intervention de Bernard avait provoqué.

Bernard resta silencieux. Il attendait que vienne la question. Son expression traduisait son consentement à la proposition d'Hervé. Ce dernier prit alors un ton plus cérémonial:

- ce que vous venez de dire est-il vrai ?

- pourquoi m'avez-vous suivi jusqu'ici pour me poser cette question si vous connaissez déjà la réponse ? ... Oui, bien entendu, j'ai dit la vérité.

- mais... comment est-ce possible ?

- vous m'aviez dit une seule question, répondit Bernard en souriant.

Hervé lui rendit son sourire, la réponse était pertinente.

- très bien, vous avez gagné votre ticket d'entrée, attendez-moi un instant, je reviens !.

- un instant, reprit l'autre, le stoppant dans son élan, pourquoi me croyez-vous ?

- l'instinct du scientifique sans doute ?

- justement, ce que j'ai à dire n'est pas précisément très... scientifique.

- la science est une activité pleine de surprises vous savez.

- et vous êtes prêt à sacrifier votre crédibilité sur ces seuls préceptes ?

- une autre faculté du scientifique est de savoir prendre des risques, et puis, j'ai l'intuition que vous allez m'aider à argumenter ma thèse jusqu'ici très controversée.

Sans plus attendre, le géologue pénétra à nouveau dans la salle encore un peu agitée et il se dirigea vers la tribune. Il ne s'assit pas, et attendit que le silence se fasse naturellement. C'est alors qu'il annonça:

- je demande à tous à présent d'autoriser monsieur Hill à venir terminer ce qu'il a commencé dans le calme et la dignité. Je suis sûr que ce qu'il a à dire nous intéresse tous ici, aussi, merci de m'accorder cette faveur.

Scrutant le public qui s'était tu par politesse, il se demanda s'il ne venait pas de signer là et maintenant, devant tant de personnalités et d'éminences grises, la fin de sa brillante carrière. Si cet auditoire n'accédait pas à sa requête ou si son nouveau protégé lui faisait défaut et confirmait qu'il n'était qu'un affabulateur et un imposteur, tout s'écroulerait en un instant et sa lumineuse vision avec.

Mais une sorte d'intuition lui avait donné le sentiment que l'homme qui s'était présenté détenait des clés essentielles et que son soutien lui vaudrait peut être une palme de clairvoyance. Puisqu'il n'y eut pas eu de réaction réfractaire à son retour, Bernard Hill réintégra la salle et fut même invité à monter à la tribune sous la tutelle de son défenseur.

L'homme était de corpulence moyenne et mal rasé. Comme s'il revenait d'un raid en baroudeur, il avait ses cheveux coiffés à la sauvette. Un effet accentué par leur longueur. Pourtant, ses vêtements étaient propres et soignés. Sa cravate sobre cadrait avec l'exigence des lieux.

Invité à s'asseoir, il remercia d'un signe de tête, mais chuchota un "plus tard" discret et s'appuya des deux mains sur la table, face aux gens.

Bernard reprit calmement en répétant ce qu'il avait commencé mais inachevé à cause de son expulsion. Durant son récit, les auditeurs étaient suspendus à ses lèvres. De sorte que pendant quarante cinq longues minutes, sans que personne ne songe à l'interrompre cette fois, il raconta tous les événements qu'il avait lui-même vécu... deux ans plus tard !

Chapitre 9

Epilogue

L'histoire improbable racontée par Bernard quelques semaines plus tôt avait fait le tour des médias. Relayée par Internet, la diffusion de sa déclaration suscitait la plus grande confusion dans les milieux scientifiques. Si, les premiers jours, la population et la classe politique s'en étaient saisis, l'actualité l'avait vite évincée. D'autant qu'on la qualifia vite de gigantesque et grotesque farce. Tous les protagonistes de "l'affaire du crash" comme on l'avait nommée en étaient quittes pour traiter leur dossier à huis clos.

La presse s'était désintéressée du phénomène, passant à autre chose puisque, disait-on dans les médias les plus méprisants: "on nous enfume". En effet, la commission avait voulu jouer la transparence sur cette affaire. C'était aussi une manière de réhabiliter un gouvernement dépassé qui promettait la lumière sur ce drame. Au lieu de cela, l'enquête avait conduit à une impasse dont le récit de Bernard Hill avait passé pour un summum de tromperie. C'est tout au moins ce qui transpirait dans la presse à scandale, histoire d'alimenter un peu plus la rumeur populaire.

Pourtant, et alors que cette affaire lui avait coûté très cher, Hervé Pasquola s'était lié d'amitié avec Bernard Hill. Après la conférence qui lui avait valu un blâme de la communauté des géophysiciens, Hervé avait démissionné, non sans avoir préalablement sauvé la tête de Carlos Conti en le sortant du borbier dans lequel il l'avait entraîné. Carlos lui en avait été reconnaissant, mais ils s'étaient accordés sur le fait de ne plus se voir en public pour éviter tout discrédit sur les travaux de Carlos. C'est donc en toute liberté qu'Hervé avait patiemment décortiqué la chronologie de l'histoire extraordinaire de Bernard. Chacun des points que ce dernier lui avait racontés était parfaitement juxtaposable avec les faits.

Le temps passa, plusieurs mois s'écoulèrent, Bernard était devenu un intime du couple Hervé et Héléna Mac Grevith qui s'étaient revus entre-temps. Il fut même leur témoin de mariage en juillet de l'année suivante. Souvent, ils se retrouvaient entre amis et Bernard trouva un emploi dans l'entreprise où travaillait Héléna. Quant-à Hervé, il devint consultant à son compte pour des entreprises de travaux publiques de grande ampleur. Ses connaissances aidaient efficacement les architectes de tels ouvrages confrontés aux risques sismiques.

La vie suivit son cours jusqu'au 23 juin 2013. Saisi par le doute et les questions sans réponse cumulées durant près de deux ans, le trio appréhendait cette date.

A 22h30 Bernard ressorti de son coffre fort le billet de taxi qu'il avait précieusement conservé. Assis autour de la table du salon chez Hervé et Héléna, les trois amis contemplaient le morceau de carton imprimé attendant un événement qui, finalement, n'eût pas lieu.

A minuit passé, il fallut se rendre à l'évidence: le billet était redevenu un banal ticket horodaté à une date et une heure du passé. Ils veillèrent toute la nuit, soulagés et dépités à la fois, jusqu'au petit matin où la fatigue les emporta l'un après l'autre dans un profond sommeil.

Le soleil gifla Bernard en plein visage au travers de la fenêtre. Il s'extirpa de ses draps en s'étirant et regarda par la fenêtre d'où il pouvait voir l'astre lumineux se lever sur la plage de la baie de Sandslagoon.

D'un mouvement brusque, soudainement confronté à son autre réalité, il fit volte face et explora d'une l'appartement en courant. Vide ! Pas d'Hervé, ni d'Héléna à l'horizon. Il décrocha son téléphone et composa le numéro de son bureau.

- "Publicis Employment" dit une voix féminine.

- quel jour on est Maddy ?

- oh, j'en connais un qui vient rentrer de vacances et qui a du mal à émerger, je me trompe ?

- touché... quel jour on est, disais-je avant que l'inspectrice Columbo ne fasse des siennes ?

- le 24 juin mon cher.

- quelle année ?

- tu te fous de moi ? ... celle de tes bientôt 33 ans sacré déconneur.

- à tout à l'heure.

- bye ! et Maddy raccrocha.

Bernard posa délicatement le combiné sur son socle et s'assit dans son canapé. Il resta songeur durant de très longues minutes, alluma la radio et se fit couler un café. Après le banal rituel du rasage, habillage et autres habitudes entièrement automatisées, il se prépara à partir au bureau. Mais il ne trouvait plus ses clefs de voiture. Il essayait méthodiquement de se rappeler où elles pouvaient se trouver. Tout en les cherchant, il finit par trouver, là, sur la table du salon, le billet de taxi de la veille daté du 23 juin à 22h54.

Il descendit vers son garage, pensant avoir laissé les clefs du Hummer sur le contact, mais quelle ne fut pas sa surprise en découvrant sa place de stationnement vide. Aussitôt, il remonta dans son appartement et rappela Maddy:

- est-ce que j'aurai laissé ma voiture au boulot avant de partir ?

- bon sang, t'as besoin d'un bon café toi ! Ben non, tu ne te souviens pas, tu l'as même abîmée en sortant de la cour ?

- j'arriverai en retard, je vais prendre un taxi.

- OK, je préviens Jacky et dans la foulée je te prépare le café bien serré, ajouta la secrétaire sur un ton ironique.

Aussitôt après, il appela le poste de police et déclara qu'on lui avait probablement volé sa voiture. L'agent promit de faire des recherches en attendant son arrivée au poste. Bernard fit venir un taxi devant l'immeuble et se rendit au poste de police. Là, un agent l'attendait avec de bonnes nouvelles:

- on a retrouvé votre voiture.

- ah, bien, où est elle ?

- en fait, on l'a retrouvé au Canada, sur l'autoroute, près de Toronto.

-

- monsieur ? Le policier avait bondit de sa chaise et assista impuissant à l'évanouissement de son interlocuteur.

Au lendemain de cette journée, rien ne fut jamais plus comme avant pour Bernard Hill. Un inexorable trouble s'était immiscé dans son esprit.

Un jour, animé par la détermination de savoir, il se rendit à New York où était établi le "Great Coliseum Geography, Geology and Meteorology Center". Il s'agit du plus grand centre de collecte d'informations et de données environnementales du pays.

Bernard chercha parmi les archives de l'année 2011. Il put y lire que le 13 octobre 2011, à 5h18 heure locale, un séisme d'une ampleur de 3,7 sur l'échelle de Richter s'était produit au large des îles Pitcairn. Par recoupement, il ne lui fallut pas longtemps pour trouver le point diamétralement opposé sur le globe terrestre: Toulouse.

Il s'adressa ensuite au Consulat de France, où il put consulter le registre d'Etat Civil: Hervé et Héléna Pasquola mariés depuis plus d'un an était un couple vivant en France et fraîchement parents d'un enfant prénommé Bernard.

FIN