

**40 DEGRÉS,
42 MINUTES,
42 SECONDES
DE LATITUDE NORD,
74 DEGRÉS, 00 MINUTES
ET 45 SECONDES
DE LONGITUDE OUEST**

***Date estimée : début mai 1001
Quelque par dans l'atlantique nord,
au large des côtes du continent américain.***

Mon nom est Olaf le Verbeux, fils de Kristian l'imprécis et d'Anna la mécontente, né dans la colonie viking du Grönland trente quatre années plus tôt. Je suis le navigateur et le cartographe des expéditions de Magnus le pondéré, navigateur émérite surnommé aussi Magnus l'occidental du fait de ses audacieuses navigations vers le couchant. Et c'est sa saga de la découverte du Vinland que je vais vous conter ici.

Nous sommes partis de notre colonie du Markland en direction du sud, en suivant la côte ouest de la terre qui est au sud de notre village, situé sur un cap de ce qui semble être une grande terre. Nous avons suivi cette côte pendant une semaine jusqu'à ce qu'elle tourne vers l'est. Après, suite à notre entrée dans un banc de brouillard, nous avons perdu la côte de vue. Malgré l'opposition de certains membres de l'équipage de notre knarr, Magnus le pondéré a insisté pour continuer vers les sud. Au bout d'une semaine de mer, voyant qu'il n'y avait pas de terres en vue, il a décidé de bifurquer vers l'ouest. Une semaine plus tard, il n'y avait toujours rien et l'équipage commençait à

quelque peu douter de la pertinence du choix de notre capitaine. Ce fut Dunadsson l'optimiste qui fit part de ses réserves :

« Nous sommes tous maudits, condamnés à naviguer sans fin vers le néant ! Magnus, le bord du monde est proche, nous allons tous mourir ! Nous n'échapperons pas à un sort funeste sur cette mer sans terres si nous ne retournons pas tout de suite d'où nous venons !

— Il a raison ! reprit Bjorn le fruitier de Jorvik, qui avait fourni un tonneau de pommes pour notre expédition. Nous sommes en mer depuis plus d'une semaine et nous ne voyons rien ! Autant revenir de là où nous venons, l'esprit maudit des tröll est sur nous !

— N'invoque pas l'esprit maudit des tröll en dehors du cinquième jour de la semaine, tu vas nous porter malheur ! fis-je remarquer.

— Nous sommes déjà maudits ! reprit Dunadsson. Seule une mort atroce nous attend ! Camarades, entonnons tous l'Ahdd-opi, notre chant tragique des désespérés voguant sans le moindre espoir vers un sort tragique... Puissent les Dieux nous accueillir parmi eux avec les honneurs dus aux guerriers !

— Commentaire supprimé : invocation de l'esprit maudit des tröll, surtout un mercredi ! reprit Hermanson le trancheur, dégainant son sabre sacré de discipline, arme redoutable portant sur sa lame les runes du nom béni de la déesse Tagöll, divinité du silence immédiat. Capitaine, ce n'est pas pour contester, mais il va falloir prendre une décision rapidement.

— Ahem... fis-je remarquer. Ce n'est pas pour me rendre intéressant que je me permet d'intervenir mais si vous regardez à tribord, il me semble qu'il y a quelque chose à voir de ce côté... »

En effet, l'horizon marin, jusqu'alors aussi vide que l'esprit d'un tröll, était souligné à tribord par une ligne blanche et verte qui marquait le rivage d'une terre nouvelle. Pour l'extrémité du monde, c'était vraisemblablement pas ici qu'il fallait chercher. S'adressant à moi, Magnus m'a demandé :

« Olaf, toi qui t'occupes des cartes et de la navigation tu peux nous dire à peu de choses près où est-ce que nous en sommes ?

— Par rapport à notre colonie du Markland, environ cinq à six journées de mer plus à l'ouest. Si notre marche a été régulière, bien évidemment.

— Il y a sûrement de quoi échanger avec les skraelings qui doivent habiter l'endroit... fit remarquer Hermanson. Accostons, nous verrons bien ce qu'il en sera par la suite. »

Nous avons accosté sur un long et étroit cordon de terre qui séparait l'océan d'une vaste étendue d'eau qui nous séparait d'une autre terre visiblement boisée, probablement un continent. J'avais suivi notre capitaine avec Gustaffson, notre maître-chien, pour explorer cette terre en allant vers l'intérieur, ce qui nous a permis de découvrir que nous avions accosté, en fait, sur cette bande de terre étroite. Voyant qu'il y avait un rivage de l'autre côté de cette étroite bande de terre, notre capitaine a décidé de suivre la côte en direction de l'ouest afin de trouver un passage vers cette terre. Il nous fallait aussi de l'eau potable, nos réserves étant au plus bas.

Notre exploration de cette côte nouvelle en direction du couchant nous a permis de trouver deux passages vers la terre située plus au nord. Voyant que de nombreux bancs de sable et, pour la région la plus occidentale, des îles basses parsemaient les eaux, notre capitaine Magnus le pondéré a préféré rester au sud, du côté de l'océan, afin d'avoir une navigation facilitée par l'absence d'obstacles et de haut-fonds de ce côté des terres. Après deux jours d'exploration, nous avons trouvé l'entrée de deux grandes baies.

La première était vaste, rentrait profondément à l'intérieur de la terre que nous venions de découvrir, et comportait visiblement des îles sableuses basses. Craignant de tomber sur des haut-

fonds, notre capitaine a préféré faire demi-tour, et nous avons accosté, pour passer la nuit, au rivage nord de l'entrée de cette baie, sur une plage donnant sur des bois, un endroit intéressant que nous avons repéré pour de futures cargaisons destinées au Grönland et à l'Eisjland, gros demandeurs de bois de charpente, faute d'arbres poussant sur ces terres.

Le lendemain, en poussant davantage vers l'ouest, nous avons trouvé une vaste baie en eaux profondes, endroit rêvé pour un port, entre deux terres boisées, avec une troisième terre au fond, et un passage au nord-est. C'est vers la terre du fond que nous avons navigué, touchant sa pointe. En goûtant l'eau, j'en ai déduit que la voie d'eau de l'ouest était un fleuve, et que nous étions à son embouchure, tandis que le détroit du nord-est était un bras de mer séparant la terre que nous avions abordés de ce qui était visiblement un nouveau continent. L'embouchure du fleuve où nous étions arrivés remontait vers le nord-nord-est. Compte tenu de nos vivres basses et de notre équipage fatigué, nous en sommes restés là, abordant la pointe sud de la nouvelle terre que nous venions de découvrir afin de refaire nos vivres et nos réserves d'eau. C'est à cette occasion que nous avons rencontré les skraelings qui habitaient l'endroit.

Nous avons mis notre knarr en cale sèche pour la nuit en le tirant sur le rivage de la terre où nous étions. Hermanson cherchait des traces d'animaux à tuer pour rajouter de la viande à notre ordinaire. Dans le couchant, j'ai aperçu, montant de derrière les arbres, un mince filet de fumée provenant visiblement d'un feu domestique. J'ai signalé à notre capitaine que nous avions probablement des voisins :

« Il y a probablement un campement de skraelings non loin d'ici. Si ce sont les mêmes que ceux avec lesquels nous commerçons au Markland, ils seront sûrement intéressés par notre blanc de baleine et notre ivoire de morse. Voyons aussi si nos peaux de rennes peuvent les intéresser, en échange de nourriture.

— Bonne idée Olaf, mais il vaut mieux attendre le lever du soleil pour les aborder. En arrivant dans leur campement en plein soleil, nous leur montrerons que nos intentions sont pacifiques. Et n'oublions pas de venir avec de la marchandise à échanger. »

Le lendemain matin, nous nous sommes rendus au campement des skraelings. Il y avait deux douzaines de ces grandes habitations en forme de cône, faites de piquets de bois tenant des peaux de bêtes cousues ensemble, qui servent habituellement de logement aux skraelings habitant ces terres. À vue de nez, il devait y avoir six ou huit familles d'habitants de cet endroit, qui ont été surpris de nous voir et ont rapidement mis leurs femmes et leurs enfants à l'abri, tout en pointant sur eux leurs lances et leurs flèches. Prudemment, nous nous sommes tenus à l'écart, et j'ai demandé à notre capitaine l'autorisation d'ouvrir les négociations pour le troc :

« Je pense avoir repéré qui était leur chef. Capitaine, je peux commencer avec les défenses de morse, ça peut les intéresser.

— Tente de négocier Olaf, mais pas d'imprudence... »

J'avais remarqué que les skraelings avaient sur eux de nombreux petits objets, servant d'ornements ou d'attaches pour leurs vêtements, probablement fabriqués à partir d'os d'animaux. J'ai commencé en proposant des défenses de morses contre de la nourriture avec un de leurs hommes dont j'ai compris, aux ornements, qu'il était le chef. Ma proposition l'a convaincu et il m'a proposé des poissons séchés, sur la base d'un panier de poissons pour trois défenses de morse, un marché des plus profitables tant pour lui que pour nous.

Nous avons passé la journée à échanger la cargaison de notre knarr contre des produits locaux. Parmi nos échanges, des baies rouges au goût acide, excellentes, comparables à nos groseilles, que nous avons eu contre des peaux de rennes, des poissons séchés, et de la viande séchée provenant

d'une sorte de poule énorme, au gloussement fort sonore, que les skraelings ont comme animal domestique. Et la viande séchée et fumée de cet animal est un met délicieux.

J'ai aussi appris, en traçant à terre la carte de la côte sud par laquelle nous étions arrivés, que l'endroit où nous avons abordé s'appelle Mana-Hata dans la langue des skraelings qui l'habitent. Le chef de leur tribu m'a montré que c'est en fait une grande île à l'embouchure d'un fleuve qui remonte loin vers le nord, qui est séparée d'un continent par un mince bras de rivière plus au nord de son campement, à environ une journée de marche, et que la côte où nous avons abordé est celle d'une grande île qui s'étend d'ouest en est à partir de la grande baie qui est au sud de l'île de Mana-Hata. En face de Mana-Hata, de l'autre côté de l'estuaire, des marécages occupent les terres, et les skraelings y vont pour chasser certains oiseaux sauvages dont ils se nourrissent, dont des oies sauvages qui y font halte quand elles remontent vers le nord à la belle saison.

Nous sommes restés sur place une semaine, le temps de refaire nos provisions et de discuter sur ce que devrait être notre itinéraire de retour. Un groupe de nos hommes avait suivi des chasseurs skraeling dans une chasse à l'oie sauvage sur la grande terre située à l'est de l'île de Mana-Hata, et m'en avait fait une description comme étant une terre de forêt vallonnée avec de larges prés. J'avais, moi aussi, accompagné un groupe de skraelings vers le nord de Mana-Hata et découvert ainsi que cette terre était une île, séparée de ce qui semblait être un continent par un bras du grand fleuve dont l'estuaire sépare Mana-Hata des terres marécageuses de l'ouest, bras qui coule de l'ouest vers l'est et se jette dans ce qui est un chenal séparant la grande île où nous avons abordé d'une côte sauvage, couverte de bois mais sur laquelle des prés sont visibles.

Ce sont ces nombreux prés qui m'ont décidé à appeler cette terre Vinland, le Pays des Pâturages. Il y a de quoi faire paître des vaches et des moutons sur ces terres fertiles, et il serait possible d'y installer nos fermiers. Toutefois, comme l'a fait remarquer notre capitaine, Magnus le pondéré, nous sommes déjà à plus d'un mois de mer du Grönland, et le voyage depuis notre Scandinavie natale est des plus longs :

« Nous avons déjà du mal à faire vivre notre petite colonie du Markland, et nous sommes bien trop dépendants de nos routes maritimes avec le Grönland. Il suffirait d'une série de quelques hivers froids pour nous couper définitivement de l'Eisjland et mettre notre colonie en péril. Je ne pense pas que nous ayons les moyens de faire mieux que de repérer les lieux et de garder en mémoire dans nos sagas la route vers le Vinland. Pour le chemin du retour, tu as pu voir par où nous pouvons passer ?

— Il y a une côte au nord de Mana-Hata, côte qui va loin vers l'est et que nous pourrions suivre avec notre knarr. Nous avons erré en pleine mer et, si cette côte remonte vers le nord, nous pourrions trouver un chemin côtier entre le Markland et ici. Chemin qui serait plus sûr pour nous en termes de navigation.

— Mmmm... Avoir la côte en vue rassurera notre équipage. Tu as pu calculer notre position ?

— Approximativement. Pour la latitude, avec la position des étoiles, j'ai pu déterminer que nous étions un peu plus au nord que la Sicile. En suivant la côte, dans trois semaines, un mois au plus, nous devrions être de retour au Markland. Nous n'avons rien vu comme terres entre le moment où nous avons perdu de vue la côte sud du Markland et le cordon littoral sur lequel nous avons abordé.

— Il y a tant à voir que plusieurs expéditions seront nécessaires pour tracer les routes vers ce pays. Commençons par trouver un chemin pour le retour vers les Markland en suivant cette côte dont tu nous a parlé. »

Et c'est ainsi que nous avons pris notre chemin du retour, en direction du nord, en suivant cette côte. Nous avons découvert une vaste baie plus au nord, qui s'enfonçait loin dans les terres, et une péninsule que nous avons dû contourner avant de retrouver le chemin du Markland. La côte que

nous avons suivi par la suite partait vers l'est, alimentant les inquiétudes de notre équipage qui craignait que nous ne retrouvions plus le chemin du Markland.

Néanmoins, grâce à mes calculs, nous avons pu suivre la côte jusqu'à un cap où elle a bifurqué vers l'ouest. La côte remontait ensuite vers le nord et j'ai pu calculer qu'en la suivant, nous devrions retrouver la côte ouest du Markland d'où nous étions partis, ce qui fut le cas après que nous ayons franchi un détroit. Le chemin du Vinland était tracé, et nos vaillants explorateurs pourraient désormais explorer ces terres lointaines de l'ouest.

Même si ce texte est une fantaisie historique relevant de la fiction, il est quand même basé sur des éléments réels. Aux alentours de l'an 1000, une colonie viking a été installée, depuis le Groenland, à la pointe nord de l'île de Terre-Neuve au lieu-dit L'Anse aux Meadows, fait attesté par des recherches archéologiques. Ce lieu pourrait être le Markland, le pays des bois décrit dans des sagas vikings datant de cette époque. Par contre, la localisation précise du Vinland (à l'origine, pays de la vigne mais, suivant des études linguistiques récentes, ce serait plutôt le pays des pâtures) reste à déterminer.

Comme points de vocabulaire, un knarr est un navire marchand viking, adapté au transport de charges lourdes, et un skraeling la désignation des habitants du nouveau-monde qui ont été en contact avec les vikings. À cette époque les vikings avaient des routes de commerce qui traversaient la Méditerranée d'ouest en est et rejoignaient la mer noire, puis traversaient l'actuelle Ukraine et Russie du sud au nord en direction de la Baltique, via les grands fleuves locaux.

***Début septembre 1611, à l'entrée de la baie
qui marque la fin de l'estuaire de la rivière Hudson
Journal de bord du capitaine Piet Van Vossnhem,
commandant de la goélette Kwartaal Wiel***

Dimanche 4 septembre de l'an de grâce 1611 – Après une traversée de l'océan Atlantique, nous avons abordé sur l'île de Mana-Hata, sur la rive gauche de l'estuaire de la grande rivière explorée deux ans plus tôt par le capitaine Henry Hudson, explorateur de cette côte pour la Compagnie Néerlandaise des Indes Orientales, rivière appelée Mauritius Rivier. Le but de notre expédition est d'établir une carte de l'île de Mana-Hata afin d'étudier la possibilité d'y implanter un poste colonial. Mon second, Detlef Het Huisjenaast de Zeemeteenmolenin de Tuin m'a proposé de mener conjointement une expédition terrestre pendant notre hivernage. En effet, la grande terre située à l'est de l'île de Mana-Hata reste à ce jour inexplorée, et elle pourrait receler des terres intéressantes à cultiver dans le cadre de l'implantation d'une colonie.

Avec mon équipage, nous avons décidé d'établir notre hivernage sur la pointe sud de l'île de Mana-Hata, en étant sur la rive gauche de la Mauritius Rivier. Nous comptons mener trois expéditions dans les environs afin d'établir une cartographie précise des lieux. Nous avons commencé par nous rendre à un plan d'eau qui nous avait été signalé par Wilfried Nogeenglangenaam, notre timonier, qui avait fait partie de l'expédition d'Henry Hudson de 1609. Nous comptons combiner à l'automne un tour de l'île de Mana-Hata avec une chaloupe avec sa traversée du sud au nord à pied. Notre seconde expédition, pendant l'hiver, aura pour but d'explorer la grande terre située à l'est de Mana-Hata, une grande île en partie boisée selon les natifs de ces lieux. Et, au printemps, une expédition aura pour but d'établir une carte des contours de cette île avant notre retour aux Provinces-Unies.

Dès notre arrivée, nous avons commencé par repérer les lieux afin de préparer notre hivernage au mieux. Le plan d'eau situé dans la partie sud-est de l'île de Mana-Hata nous permettra d'avoir de l'eau douce en permanence pendant notre hivernage, les eaux de la rivière étant trop saumâtres pour être buvables. J'ai fait ancrer notre goélette, la Kwartaal Wiel, bien en vue depuis notre hivernage. Nous avons décidé, en accord avec Henrik Maarwaaromeen-Naamalsdom, notre charpentier, de commencer par construire les quatre cabines qui doivent nous abriter pour l'hiver, un dortoir pour l'équipage, une salle commune, un entrepôt et une cabine réservée aux officiers. Dès que ces cabines, plus pratiques pour l'habitat que notre navire, seront construites, notre charpentier construira les deux chaloupes que nous utiliserons pour explorer les lieux. Pendant ce temps, plusieurs expéditions partiront de notre camp pour établir une carte des environs de la pointe sud de Mana-Hata. Il est important de bien connaître le terrain afin de pouvoir établir au mieux une colonie autosuffisante en ces terres.

De ce que je peux en voir, le bois de construction et de chauffage ne devrait pas nous manquer. Les vivres non plus, de nombreux vols de ces oiseaux sauvages des Amériques passent non loin de notre île, et leur chasse devrait nous fournir de quoi manger en plus des vivres que nous avons apportés depuis notre pays. De plus, nous pourrions échanger avec les natifs des outils de fer, des poteries et d'autres objets apportés dans les cales de nos navires contre certaines de leurs plantes cultivées.

Entre autres une sorte de blé local qui se présente sous la forme de gros pieds dotés d'un épis pouvant atteindre la longueur de deux mains et entièrement recouverts de graines jaunes qui, paraît-il, sont délicieuses cuites à l'eau, et fournissent même de la farine. Poussent avec ce blé du nouveau monde des sortes de petites fèves et des petites calebasse locales, qui sont aussi des légumes de choix pour les natifs de ce monde. J'ai décidé de négocier en personne un échange de semences et de vivres avec les tribus locales. Ces plantes, proprement cultivées suivant les coutumes des natifs, pourraient nous être indispensables dans le cadre de la vie d'une future colonie sur ces terres.

Lundi 11 octobre 1611 – Le temps est encore estival en ce début d'automne sur cette île que les indigènes appellent Mana-Hata. Les échanges avec les habitants sont fructueux, surtout du fait qu'ils sont preneurs du bois que nous abattons avec nos haches en fer plus vite qu'eux. Notre petit village est prêt pour l'hivernage et notre charpentier peut se consacrer aux chaloupes, qu'il compte avoir fini pour Noël. D'ores et déjà, une de nos expéditions terrestres s'est rendue dans la grande île située à l'est de Mana-Hata. Elle y a trouvé de nombreuses prairies, aptes à recevoir du bétail, des bois et, très intéressant, une île située du côté est du détroit qui donne accès à la baie située au sud de Mana-Hata.

Cette île est séparée de la grande île de l'est par un étroit bras de mer qui est facilement guéable sur sa largeur à marée basse. Les indigènes nous ont signalé cet endroit comme étant un lieu propice pour la chasse au lapin. Mon officier en second, qui commandait le groupe, a rapporté de la chasse quelques-uns de ces animaux afin que notre cuisinier puisse en préparer la viande et en tanner les peaux, nouvel article à échanger avec les indigènes.

Nous avons préparé, avec une des chaloupes de notre navire, un tour par la mer de l'île de Mana-Hata, qui doit nous permettre d'en cartographier les côtes. Je conduirais cette expédition qui durera environ deux à trois semaines. Autre expédition de prévue, celle qui doit explorer la grande île de l'est. Elle doit partir début novembre et, sauf malheur, être de retour à notre campement pour le début du mois de janvier de l'an de grâce 1612. Selon les indigènes, elle devrait avoir atteint la pointe est de cette île dans ce laps de temps.

Jeudi 27 octobre 1611 – Notre exploration des côtes de l'île de Mana-Hata nous a appris qu'elle était séparée du continent et de l'île de l'est par des passes à la fois profondes et étroites, permettant son contournement aisé par des navires de mer. En installant une colonie à l'emplacement que nous occupons, sur la pointe sud, il est possible de contrôler facilement l'estuaire de la Mauritius Rivier et le bras de mer qui sépare Mana-Hata de la grande île de l'est. Le problème serait éventuellement l'installation de batteries hostiles sur l'une des trois petites îles de la baie, ou d'une colonie sur les terres situées à l'ouest de Mana-Hata. Par précaution, dès que les chaloupes seront prêtes, j'ai demandé une exploration des dites îles afin de déterminer leur potentiel militaire, et d'en établir une carte.

L'expédition pour l'exploration terrestre de la grande île de l'est est prête à partir pour la semaine prochaine. Elle devra établir le plus possible une cartographie de l'intérieur de cette île. Si le temps le permet pendant l'hiver, je réserve les mois de janvier et février pour une exploration des côtes situées à l'ouest de Mana-Hata, à l'intérieur de la baie.

Vendredi 18 novembre 1611 – Cela fait deux semaines que notre expédition sur la grande île de l'est est partie, sous la direction de mon officier en second, Detlef Het Huisjenaast de Zeemeteenmolenin de Tuin. Nos chaloupes, pour les explorations du printemps, ont été essayées par notre équipage le long des trois petites îles de la baie situées au sud de Mana-Hata, îles dont nous avons pu dresser des cartes. Sur ma table de cartes, l'estuaire de la Mauritius Rivier, l'île de Mana-Hata et la baie au sud, avec la passe qui donne sur la mer, sont parfaitement représentées grâce au travail méticuleux des membres de mon équipage.

Découverte intéressante faite pendant les essais des chaloupes, la grande terre qui barre la baie, située au sud-ouest de Mana-Hata, serait une île, notre équipage d'exploration a trouvé un passage entre cette terre et le continent. Faute de temps, et compte tenu des éléments qui devenaient peu cléments, la chaloupe a été obligée de rebrousser chemin. En effet, la mauvaise saison va commencer. Depuis trois jours, l'air s'est rafraîchi considérablement, et les averses sont fréquentes, rendant la navigation hasardeuse. Je réserve en priorité une exploration maritime des côtes de la grande île qui barre la baie à l'ouest au sud de Mana-Hata tant que le temps permet une navigation côtière sans trop de dangers. Passé le 15 décembre, toute navigation sera suspendue jusqu'au printemps, les conditions hivernales ne permettant pas, dans ces pays, de naviguer de façon sûre.

Samedi 17 décembre 1611 – J'ai pu terminer, avec un équipage de volontaires, le tour en chaloupe de l'île qui barre la baie à l'ouest de la passe qui donne sur le grand large. Il neige depuis avant-hier et le temps devient de moins en moins clément. Je pense à l'expédition de mon second, qui doit faire face au froid glacial et au temps peu clément en cette fin d'année 1611.

D'ores et déjà, nous disposons d'une carte détaillée des côtes de Mana-Hata, de la baie, de la côte ouest de la grande île située à l'est de Mana-Hata et, depuis peu, de celles des côtes de l'île du sud-ouest de la baie. Notre navire a été tiré en cale sèche pour entretien et hivernage par l'équipage. La navigation devenant difficile à cause des éléments, toute exploration maritime est reportée au printemps. Même si nous devons nous arrêter à cette date, la cartographie maritime de la baie de Mana-Hata et de ses côtes suffirait déjà à justifier notre expédition. Si, avant l'été, nous pouvions rajouter à notre exploration celle des côtes de la grande île de l'est, ce serait un grand succès pour notre expédition.

Pendant les mois d'hiver, j'ai décidé de limiter les explorations à la pointe sud de Mana-Hata, afin de réaliser une carte des lieux la plus précise possible afin de faciliter l'implantation ultérieure d'une colonie. Compte tenu de la rudesse prévisible de l'hiver de ce côté-ci de l'océan, nous n'aurons guère l'occasion de faire mieux que d'attendre les beaux jours en entretenant notre navire et en réglant l'intendance au jour le jour.

Mardi 10 janvier 1612 – Notre expédition terrestre est rentrée ce matin de la grande île de l'est. Detlef Het Huisjenaast de Zeemeteenmolenin de Tuin, mon second, me l'a décrite comme étant une terre quasiment plate, où des bois et des prairies alternent avec des dunes et des dentelles de terre et de sable formant les côtes.

Son expédition a pu atteindre une longue langue de terre boisée à l'extrémité orientale de l'île avant de devoir rebrousser chemin, les éléments peu cléments et les nombreux jours de brouillard rendant son exploration des lieux hasardeuse.

Comme je m'y attendais, ces terres ont une grande valeur agricole, et une colonie située sur la pointe sud de Mana-Hata sera au meilleur endroit possible pour servir de ville commerçante et de

port. L'état de nos réserves, les possibilités du pays et nos bonnes relations avec les indigènes me permettent d'espérer reprendre notre exploration au printemps et la conclure par une navigation côtière autour de la grande île de l'est.

Mercredi 14 mars 1612 – Après un hiver glacial avec de nombreuses chutes de neige, les premiers signes de l'arrivée du printemps apparaissent enfin. Hier, un vol d'oies sauvages est passé au-dessus de notre hivernage, et nous en sommes au troisième jour de soleil. La neige commence à fondre et le temps se réchauffe. Compte tenu des termes de notre contrat, et des impératifs de navigation entre les Amériques et les Provinces-Unies, j'ai décidé de débiter l'exploration maritime des côtes de l'île de l'est après la première semaine de temps printannier.

Selon les indications de Detlef Het Huisjenaast de Zeemeteenmolenin de Tuin, il nous faudra un bon mois pour faire le tour complet de l'île de l'est par la voie maritime. Cette exploration devra nous permettre d'en établir la première carte approximative, afin de faciliter le travail des expéditions ultérieures. Pendant ce temps-là, le reste de l'équipage devra préparer le mois de mer en retour à destination des Provinces-Unies, notre départ devant avoir lieu au plus tard le jour de l'été.

Mardi 3 avril 1612 – Notre expédition maritime est partie hier, à destination de la pointe est de la grande île de l'est. Le temps est magnifique et la navigation facile. Nos deux chaloupes n'ont aucun mal à se frayer un passage au large de la côte nord de cette île. Après avoir suivi un étroit chenal en direction de l'est, nous avons débouché sur un vaste passage entre une côte, située au nord, et la côte nord de notre île de l'est. Sa première section est échancrée par des baies qui entaillent profondément la terre en direction du sud, constituant autant de ports naturels qui pourront s'avérer intéressants pour y installer des villages de pêcheurs, par exemple.

Samedi 21 avril 1612 – En ce jour, nous venons d'atteindre la pointe est de la grande île de l'est. L'endroit est une côte sauvage avec des forêts et des bancs de sable, désolée et inhabitée. En chemin, nous avons trouvé une profonde baie qui s'étend d'ouest en est et entaille profondément l'île de l'est. Nous avons campé sur une langue de terre étroite de laquelle nous avons pu voir la rive sud de l'île avant de repartir. La côte sud de cette île, exposée aux vents du large, semble moins difficile pour la navigation avec son tracé rectiligne et ses longues plages de sable. Nous allons revenir par cette côte en direction de Mana-Hata, et nous en établirons le tracé.

Lundi 7 mai 1612 – Après avoir passé la nuit sur l'île aux lapins où mon second avait fait une chasse fructueuse de cet animal à l'automne, nous avons remonté à la voile dans la grande baie au sud de Mana-Hata, par le passage qui sépare les deux îles, celle de l'est dont nous venions d'explorer les côtes, et celle de l'ouest dont nous avons déjà établi le tracé des côtes. Notre exploration est un franc succès, et de nombreuses autres pistes à explorer sont d'ores et déjà tracées. Il ne nous reste plus qu'à rentrer aux Provinces-Unies pour faire part des résultats de notre expédition à nos commanditaires.

Mercredi 15 juin 1612 – C'est fait, après avoir embarqué les derniers équipements que vous avons débarqués pour notre hivernage sur l'île de Mana-Hata, nous prenons la mer en direction de notre mère patrie avec des cartes détaillées de la région de l'estuaire de la Mauritius Rivier. Notre expédition touche à sa fin, et nous allons pouvoir ramener au pays des cartes détaillées qui faciliteront la colonisation de cette région des Amériques au nom des Provinces-Unies. Notre mission a été remplie.

Jeudi 21 juillet 1612 – Nous sommes enfin de retour à La Hague, notre port d'attache. Les officiels de la Compagnie des Indes Occidentales qui sont venus prendre connaissance des résultats de mon expédition ont été très enthousiastes. La compagnie, qui a envoyé l'anglais Henry Hudson découvrir ce site trois ans plus tôt, envisage de poursuivre son exploration de la région en remontant la Mauritius Rivier et en ouvrant dès que possible un poste de traite des fourrures dans la région. D'autres explorations sont prévues, et mon équipage et moi sommes d'ores et déjà retenus pour de nouvelles expéditions en ces terres.

Ce récit de fiction est typique des explorations privées de l'Amérique du nord commanditées par la Compagnie Néerlandaise des Indes Occidentales entre 1609 et 1624, date de l'implantation d'un avant-poste néerlandais sur ce qui est aujourd'hui Governor's island, dans la baie de New York. La ville de Nieuw Amsterdam a été fondée en 1625 sur la pointe sud de l'île de Manhattan.

La description des lieux se réfère à la géographie de l'époque. Sont reconnaissables, outre la baie de New York et l'île de Manhattan, ce qui deviendra Long Island, avec le futur quartier de Coney Island, l'île aux lapins, la côte du New Jersey actuel et Staten Island. La Mauritius Rivier est le premier nom européen donnée à ce qui est aujourd'hui l'Hudson River.

New York City, 24 avril 1751
Henderson Cloth Company, King Street
New York City, colonie de New York

Je m'appelle Harvey Charles Henderson, je suis marchand de draps dans la ville de New York, dans notre colonie des Amériques. Je suis de la troisième génération des Henderson présents à New York depuis que feu mon grand-père, Amberley Henderson, s'est installé sur place pour faire le commerce de draps deux ans après que la ville nous ait été définitivement cédée par les néerlandais, en 1676. Il aspirait à une vie moins rangée que celle de marchand de draps que notre famille menait depuis plusieurs générations à Birmingham.

J'ai été coopté par mes frères aînés, Harold David et Heywood Francis pour devenir le troisième associé de la Henderson Cloth Company peu de temps après mon vingtième anniversaire. J'avais participé à des expéditions pour troquer avec les natifs de ces lieux des fourrures de castor contre quelques produits manufacturés qui sont pour eux de grand intérêt. Tout ce qui est outils de fer, porcelaine et céramique leur est des plus précieux, et ils ne lésinent pas à la dépense en peaux de castor pour acquérir ces biens qu'ils ne peuvent fabriquer et qui leurs sont d'une grande utilité. Depuis que la fabrique de porcelaine de Bristol est ouverte, nous importons régulièrement des articles de cette fabrique depuis le Royaume-Uni.

Notre magasin général est situé au bout de King Street, non loin des quais, afin de nous permettre de charger et décharger facilement nos marchandises, et les réexpédier par mer vers nos autres colonies d'Amérique. Avec le développement des colonies de la couronne britannique, des ressources en fibres textiles devenaient accessibles sur place en grande quantités, et l'importation depuis de Royaume-Uni, hasardeuse, car dépendant du transport maritime et de ses aléas, coûtait plus cher que les textiles produits sur place.

J'en étais arrivé à la conclusion que nous devions ne plus nous contenter, mes frères et moi, de simplement vendre des textiles. Il devenait intéressant de les fabriquer. Nous disposions d'un grand magasin donnant directement sur les quais de New York et il était très avantageux pour nous d'y recevoir par voie maritime et fluviale les fibres brutes, de les tisser sur place, et d'expédier les tissus fabriqués vers nos clients. Mes frères étaient, eux aussi, convaincus du bien fondé de la démarche. Peu de temps après mon vingtième anniversaire, nous en avons discuté dans notre propriété familiale de Broadway, à la limite nord de la ville :

« Il est clair que l'importation de textiles du Royaume-Uni ne suffira plus, à terme, pour subvenir aux besoins de nos colonies, avançai-je. Je suis convaincu que si nous voulons faire évoluer notre commerce, c'est le moment ou jamais. Le textile est une industrie d'avenir, nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas évoluer dans ce domaine.

— Je vais me faire l'avocat du diable, mais nous n'avons aucune expérience dans la fabrication de tissus, signala mon frère Heywood. Il va nous falloir tout apprendre dans ce métier, et cela ne se fera pas du jour au lendemain.

— Certes, mais nous n'avons pas trop le choix, reprit mon frère Harold. De plus en plus de tisserands s'installent dans les environs, la production de fibres à tisser augmente et nous n'aurons plus d'autres ressources que de nous rabattre sur les importations de tissus de luxe, chers mais touchant une faible clientèle. Un marché sur lequel nous allons végéter. Harvey a raison, il nous faut passer tout de suite à la fabrication. Nous devons commencer par ramener des métiers à tisser depuis

le Royaume-Uni. Je propose que notre plus jeune frère, à l'esprit aventureux établi et au sens des opportunités bien développé, s'occupe lui-même de cet achat. Le *Liverpool Eagle* va partir dans deux semaines du port de New York après être remonté de Virginie, je pense qu'Harvey pourra prendre place à bord, et nous ramener des métiers à tisser d'Angleterre lors de son voyage du retour. »

Nous étions à l'automne 1750 et j'ai ainsi été appointé comme commis voyageur par mes frères aînés. Je devais acheter quatre métiers à tisser en Angleterre et les ramener par mer aux colonies. En apparence, une mission simple, mais c'était sans compter sur la malchance. Je n'ai eu aucun mal à trouver des métiers à tisser en Angleterre, et j'ai pu me les faire livrer dans un entrepôt du port de Southampton. Un navire à destination de Virginie, le *Golden Hawk*, a accepté de me charger mes quatre précieux métiers à tisser à son bord, en faisant escale à New York City pour la livraison. En apparence, tout allait comme convenu, je devais appareiller début mars 1751 pour New York. J'ai pu prévenir mes frères par lettre, un avis de la Royal Navy partant pour les Amériques pouvait déposer mon mot à New York un mois avant mon arrivée.

C'est en toute confiance que j'ai pris la mer en direction de New York, comptant sur le temps clément de ce printemps 1751 pour faire une traversée tranquille. Mais n'importe quel marin vous dira qu'il n'y a rien de plus capricieux que le temps en mer. Arrivé en vue des côtes américaines, mon navire a été pris dans une violente tempête de printemps. Pendant trois jours, l'équipage a lutté pour maintenir le *Golden Hawk* à flots, et tenter de garder le cap dans la tempête. Manque de chance, nous avons dérivé en direction du rivage avant de toucher des hauts fonds non loin de Long Island. Le capitaine Sheldon, qui commandait ce trois mâts, a envoyé un de ses matelots dans la cale pour voir si la coque était intacte. Malheureusement, ce dernier lui a rapporté qu'une importante voie d'eau était ouverte.

L'équipage s'est relayé aux pompes pour tenter de maintenir le navire à flots, je me suis même porté volontaire pour participer à la manœuvre, mais cela fut vain. Le charpentier de bord, qui tentait d'aveugler la voie d'eau, nous a annoncé que la coque était déchirée sur le quart de sa longueur, ce qui était irréparable. Le *Golden Hawk* s'enfonçant dans l'eau au plus fort de la tempête, le capitaine Sheldon a donné l'ordre d'abandonner le navire le 19 avril 1751 à 10h35. Le *Golden Hawk* a été perdu avec toute sa cargaison mais, par miracle, son équipage et ses passagers ont pu évacuer et aborder sur la côte sud de Long Island.

Les quatre métiers à tisser étaient perdus, et je n'avais pu sauver du naufrage que la notice de montage des engins, rédigée à mon attention par l'atelier Bellson, qui avait assemblé les métiers sur ma commande. Sans le savoir, j'avais non seulement sauvé notre entreprise, mais donné un nouvel élan à notre commerce. Nous avons atterri sur Long Island à deux jours de marche de New York, une route récemment ouverte y conduisait directement. Pendant que l'équipage, profitant du calme après la tempête, tentait de récupérer ce qui pouvait encore être utile parmi les épaves ramenées à terre par les courants et la marée, j'ai pris le chemin de New York pour annoncer la mauvaise nouvelle à mes frères. Je suis arrivé sur place le 22 avril 1751.

Deux jours plus tard, nous avons fait le point, mes frères et moi. Nous ne pouvions pas remplacer les métiers à tisser perdus dans le naufrage du *Golden Hawk*, du point de vue financier, car l'avance de fonds de plusieurs centaines de livres pour recommencer l'opération n'était plus possible, tous nos fonds disponibles avaient été dépensés dans cet achat. Notre commerce de tissus n'était pas en péril, mais il nous fallait impérativement trouver quelque chose pour rebondir. Ou fermer boutique, ce que mon frère Harold a bien résumé :

« Il est clair que sans métier à tisser de disponible, nous n'allons pas pouvoir produire sur place la marchandise que nous importions pour vente jusqu'alors. Le négoce de tissus est notre activité principale, pourquoi ne pas continuer en nous associant avec des producteurs locaux ? Après, quand nous pourrons de nouveau mettre £ 800 dans quatre métiers à tisser, nous y repenserons.

— Cela nous prendra plusieurs années, et le marché ne sera pas aussi ouvert qu'il est aujourd'hui, indiqua mon frère Heywood. Je pense que nous avons raté une opportunité de développement par la faute de la malchance. Tant pis, nous passerons notre tour cette fois-ci.

— Peut-être pas, repris-je. Réfléchissons un peu : nos colonies d'Amérique deviennent de plus en plus indépendantes, économiquement parlant, du Royaume-Uni. Nous avons sur place presque toutes les industries nécessaires à notre commerce. C'est ce "presque" qui nous intéresse. Nous avons dû tenter d'importer des métiers à tisser parce qu'il n'y en avait pas de fabriqués aux Amériques. Si nous en fabriquons nous-mêmes ? »

La proposition que j'ai faite a proprement stupéfié mes frères. Autant nous nous y connaissions en commerce de tissus, autant leur fabrication était pour nous un domaine où nous n'avions aucune expérience. Mais c'était sans compter sur la légendaire capacité de notre famille de saisir les opportunités au bond. Voyant que j'avais avec moi le plan d'assemblage des quatre métiers à tisser que nous aurions dû recevoir par voie maritime, mon frère Heywood a tout de suite compris comment faire pour rebondir, malgré les circonstances défavorables :

« Nous ne manquons pas de charpentiers, de menuisiers, de forgerons et de feronniers qui pourront travailler avec nous à la fabrication de métiers à tisser. Quand à la mise au point de ces équipements, ce ne sont pas les tisserands qui manqueront pour nous donner leur avis sur l'adéquation de nos métiers avec leurs besoins. Harvey, nous allons nous baser sur ton plan pour construire notre premier métier à tisser. Je te laisse le soin de recruter des tisserands qui nous aideront à mettre au point cet équipement, Harold se chargera de trouver les artisans auprès desquels nous pourrons passer commande des pièces pour l'assemblage de nos métiers à tisser. »

L'entreprise fut vite menée, et notre premier métier à tisser fut assemblé et mis en branle deux jours avant l'été 1751. L'engin fonctionnait mais, comparé aux métiers importés qui étaient utilisés par les tisserands de New York, l'engin était trop fragile, la navette volante coïncait fréquemment et l'accès aux différentes pièces du métier était trop difficile. Ce furent les tisserands qui ont travaillé sur cette ébauche qui nous ont permis de revoir entièrement notre métier afin d'en faire un matériel de production parmi les meilleurs. Un nouveau profil de navette volante fut trouvé par mon frère Heywood, et donna entière satisfaction, le profil des cadres fut entièrement revu. Non seulement ils ne cassaient plus à l'usage, mais ils étaient plus pratiques que ceux des modèles importés.

À la fin de l'été 1751, notre ébauche était satisfaisante. Un second métier, reprenant les caractéristiques essentielles de cette ébauche, plus quelques améliorations de détail, fut construit et mis en service dans notre entrepôt de King Street. Compte tenu du fait que son transport maritime depuis le Royaume-Uni n'était pas nécessaire, son prix de vente attractif et ses qualités ont tout de suite attiré l'attention des industriels en manque de filatures aux Amériques. Le 15 octobre 1751, la compagnie Henderson Brothers Loom Factory de New York était fondée, avec une dizaine de métiers à tisser commandés par des colons des environs de New York.

Notre succès était assuré dans ce nouveau commerce. Dès l'été 1752, nous avons abandonné l'importation de tissus pour nous consacrer exclusivement à la fabrication de métiers à tisser. Notre modèle de base, fabriqué à partir du schéma d'assemblage sauvé du naufrage du *Golden Hawk* en 1751, dénommé Model 1, a été vite complété par un Model 2 plus petit, et un Model 3 de grandes dimensions, destiné à une fabrique de Boston qui en avait commandé une dizaine.

Le Model 3 était en cours de mise au point quand un événement majeur a décidé d'une extension de nos activités. Cinq ans après nos débuts en tant que fabricants de métiers à tisser, la guerre de sept ans éclatait en Europe, rendant l'approvisionnement des colonies des Amériques en matériels divers plus difficiles. Outre les menaces sur la navigation maritime du fait de la guerre en mer, les fabriques du Royaume-Uni étaient toutes réorientées vers la fabrication d'armes et d'équipements militaires, laissant les colonies privées d'équipements aussi vitaux que des haches ou des pelles.

À l'été 1756, Sir Charles Hardy, gouverneur de New York, a rassemblé les principaux industriels de la ville de New York en cherchant des fabricants capables de fournir en grande quantité des outils et des équipements hors armements aux troupes sous son commandement. En effet, les guerres avec les indiens, alliés des français, sur la frontière de la rivière Ohio, entraînaient la construction de forts destinés à ancrer les positions britanniques sur place pour la défense des colonies. Et qui dit construction dit outils, de la scie au marteau, outils dont l'armée d'Amérique manquait cruellement et qu'il fallait produire sur place en grande quantités. La Henderson Brothers Loom Factory en a profité pour se diversifier en rajoutant la fabrication d'outils de charpentier à ses activités.

Au fur et à mesure que la guerre s'étendait aussi bien en Europe qu'en Amérique, la demande d'outils et d'équipements militaires augmentait. Ainsi que la demande en métiers à tisser, les uniformes des marins et des soldats étant de plus en plus fabriqués sur place grâce à la disponibilité du coton des colonies britanniques des deux Carolines et de la Georgie, coton transportable par voie terrestre vers les filatures du nord, à l'abri des attaques maritimes des français. Cette menace permanente d'une attaque française par voie de mer nous a conduit à établir une deuxième fabrique dans la petite ville de Hartford, située dans notre colonie du Connecticut à l'intérieur des terres. Elle était ainsi plus difficile à anéantir par l'ennemi que notre fabrique de King Street à New York. Située à une centaine de yards du fleuve, un tir de canon de marine bien ajusté peut aisément la réduire en cendres.

Je me suis installé à Hartford avec mon épouse et mes enfants en 1758 afin d'assurer l'activité de fabrication d'outillage pour la Henderson Brothers Loom and Tools Factory. Le front du Canada est demandeur de nombreuses fournitures dont l'importation depuis le Royaume-Uni affaiblirait considérablement nos troupes d'Amérique. Mes frères ont déplacé notre fabrique de métiers à tisser de King Street à Broadway, l'éloignant du rivage et des tirs possibles des canons français. Seul notre entrepôt reste à King Street, à côté des embarcadères, pour des raisons pratiques. Les métiers à tisser sont fabriqués dans l'atelier de Broadway, démontés et mis en caisse après essais et transportés par chariots jusqu'à notre entrepôt de King Street d'où ils sont expédiés par voie maritime. Du moins, quand cela est possible...

Pendant la guerre de sept ans, les seules expéditions par voie d'eau de métiers à tisser l'ont été par voie fluviale en remontant la rivière Hudson. En effet, les navires de mer étaient réservés aux transports militaires importants, et il était plus sûr de transporter par route nos métiers à tisser vers nos clients. Même s'il fallait quasiment six mois pour transporter un métier à tisser de New York à Savannah, contre deux semaines par voie maritime.

Le 11 septembre 1761, la Henderson Brothers Looms and Tools Factory a été rebaptisée la Henderson Brothers Equipment Company. Son siège a été fixé à Hartford, dans la colonie du Connecticut, avec un atelier à Broadway, à New York, son entrepôt à King Street, toujours à New York, son atelier d'outillage à Hartford et un nouvel entrepôt maritime en construction à New Haven, le port de la colonie du Connecticut. Compte tenu des problèmes dus à la guerre, il s'agissait plus d'un pari sur l'avenir que d'un investissement productif immédiat. Je comptais d'abord louer

les locaux aux armées du Gouverneur dès qu'ils seraient disponibles, ce qui devait être fait à l'automne 1762.

Nous sommes maintenant au printemps 1763 et de bonnes nouvelles viennent de nous parvenir depuis l'Europe. La guerre de sept ans était finie, le traité de Paris nous laissant tous les territoires français du Canada sous notre administration, ainsi qu'une bonne partie de la colonie française de Louisiane. De bonnes nouvelles pour notre industrie, les métiers à tisser et les outils étant des équipements de première nécessité que notre compagnie pouvait désormais fournir en grande quantités dans toutes les colonies d'Amérique, nouvelles acquisitions comprises. Un période faste de commerce venait de commencer.

NOTE DE LINDSEY H. HENDERSON, 24 AVRIL 2003 : J'ai retrouvé ce texte écrit par un de mes ancêtres dans les archives de ma famille à Hartford, CT. Compte tenu de son caractère historique évident, je compte en faire don à la Librairie du Congrès afin que les historiens puissent s'en servir pour le bien de tous. Ce fut pour moi très émouvant de lire les débuts de ce qui allait devenir le premier fabricant de machines-outils des États-Unis d'Amérique, Henderson Automation Incorporate, tout autant que le jour de mes onze ans où mon père m'a montré dans le musée de notre entreprise un vénérable métier à tisser du XVIIIe siècle, modeste témoignage de ce qui a fait par accident la fortune de ma famille. Puisse la modeste voix de mes ancêtres être préservée dans l'intérêt de la mémoire de notre nation. L. H. Henderson, directeur du bureau de terrain du FBI de New York City, membre du conseil d'administration de Henderson Automation Incorporate.

18 août 1821

Mairie de New York City, Manhattan, New York City

Quand je suis entré à l'université Columbia trois ans plus tôt pour mes études, j'ai choisi cette nouvelle science en plein essor qu'est la météorologie. Mon nom est Brian Middleford, je suis météorologiste assistant de monsieur William Charles Redfield, le spécialiste renommé des tempêtes. Mon travail consiste essentiellement à cartographier et mesurer les vents fin d'établir comment les tempêtes violentes qui frappent nos côtes régulièrement entre la fin du printemps et le début de l'hiver fonctionnent. Avec monsieur Redfield, nous avons surtout travaillé sur le grand coup de vent de septembre 1815, qui a touché New York. À cette occasion, une explication scientifique sur la structure de ces tempêtes a été avancée par le professeur John Farrar, mathématicien de l'université de Harvard.

Le professeur Farrar a spéculé sur le fait que ces tempêtes peuvent avoir une structure de vortex, avec des vents tournant autour d'un point central, une théorie intéressante qui est partiellement attestée par des mesures de vents et de pression prises dans les environs de New York City lors du grand coup de vent de septembre 1815. Le problème est que ces mesures sont trop partielles pour permettre de se prononcer de façon claire sur la structure effective de ces tempêtes, point vital pour nous permettre de définir les précautions à prendre pour s'en prémunir.

En ce qui me concernait, je me suis vite passionné pour la prévention des dégâts et des victimes des risques liés aux intempéries. Entre autres, j'avais commencé mes études de jeune universitaire avec les problèmes de la prévention des dégâts dus aux crues. Mes premières recommandations portaient sur une cartographie précise des vallées des fleuves afin de déterminer a priori quels endroits sont habituellement inondés, de façon à éviter d'y installer des habitations ou des manufactures, par exemple.

Mon premier champ d'étude a été la Lehigh River, en Pennsylvanie. J'avais pu définir, pendant l'été 1818, plusieurs zones couramment inondées, aidé en cela par mes collègues Morris Soames, géologue, et Calvin Trellett, botaniste spécialiste des plantes poussant en zones humides. La municipalité d'Allentown, à qui j'avais demandé de passer des lois pour interdire les constructions dans certaines de ces zones, n'a pas été enchantée des résultats de nos études. La mairie avait passé outre, et laissé une filature s'installer dans cette zone. Pendant l'hiver 1820, le bâtiment a été emporté par les eaux, la rivière Lehigh ayant débordé de son lit avec une crue de dix pieds d'eau. Le bâtiment de la filature s'était effondré sous la vague de la crue. Par chance, personne n'avait été tué.

Début 1821, le maire de New York City, Caldwellader David Colden, m'a demandé de mener une étude sur les conséquences d'un nouveau coup de vent comme celui de 1815 sur la ville de New York City. Il craignait plus particulièrement les conséquences de vagues de tempête exceptionnelles sur les installations portuaires de Manhattan. Ainsi, lors du coup de vent de septembre 1815, les vagues avaient atteint le vieil entrepôt des frères Henderson, situé sur Liberty Street, du côté nord, à une centaine de yards des quais de l'Hudson River.

Ne sachant pas vraiment si ce genre de scénario allait se reproduire à l'avenir, je me suis associé avec un expert en météorologie, monsieur William Charles Redfield, qui étudiait les ouragans depuis les travaux de John Farrar sur l'hypothèse de l'ouragan en forme de vortex mobile. Monsieur Redfield comptait installer un réseau de stations météorologiques de mesure de la

direction et de la force des vents en Floride, un état souvent frappé par ce phénomène, afin d'établir si la thèse du vortex mobile de John Farrar était une réalité.

Avec l'aide d'experts de l'US Navy, j'ai mené des calculs hydrologiques afin de déterminer si une inondation complète de l'île de Manhattan pouvait avoir lieu lors d'un tel événement, et quelle pouvait en être son ampleur. Mes calculs étaient affolants : dans la pire des configurations possibles, toute la ville de New York serait sous l'eau avec la combinaison de vagues de 15 à 20 pieds et des marées hautes de l'équinoxe d'automne. Le 18 août, j'avais rendez-vous, en compagnie de William Redfield, avec le maire Colden pour lui faire part de mes conclusions.

Le maire Colden ne comptait pas briguer un nouveau mandat à la fin de l'année, et il comptait se présenter au Congrès. Toutefois, il avait à cœur de laisser son empreinte dans la vie de New York sous la forme de considérations pratiques sur la sécurité de la ville. Entre autres, il avait obtenu de l'État de New York des renforts de sapeurs-pompiers¹, et il comptait renforcer la sécurité face aux catastrophes naturelles. Bien évidemment, cela pouvait impliquer des travaux sur les quais de la ville afin, entre autres, de réhausser leur niveau afin de limiter l'impact des crues. Inutile de dire que son initiative était fortement désapprouvée.

Le maire nous a reçus, William Redfield et moi-même. Devant surtout s'occuper de sa campagne électorale pour son élection au Congrès, le maire Colden ne nous a soutenu que pour la forme. Il était surtout embarrassé par l'aspect catastrophiste de nos propositions, qui risquaient de lui aliéner bien des électeurs. Et bien des mécènes de sa campagne, car une de mes propositions portait sur le remblaiement et le réhaussement des rives sud de l'île de Manhattan, afin de prévenir les conséquences de la combinaison désastreuse d'une marée d'équinoxe et d'un ouragan. Tentant de ménager la chèvre et le chou, il nous a demandé ce jour-là, dans les salons de la mairie de New York, de prévoir un plan a minima :

« Un réhaussement complet de toutes les zones habitées situées à moins de 500 yards du rivage dans tout Manhattan coûterait extrêmement cher et prendrait des années, vous vous doutez bien que je ne peux lancer un plan de travaux aussi ambitieux à quelques mois de la fin de mon mandat de maire. Sans parler du fait que la répétition du coup de vent de 1815 est fortement contestée par certains membres du corps scientifique.

— Parlons-en de ces membres ! contesta William Redfield. Ils sont tous achetés par les propriétaires d'entrepôts qui verraient d'un mauvais œil une obligation de reconstruire leurs immeubles avec un réhaussement de quelques pieds ! Cela ne les dérange pas, par contre, que les rues de notre ville soient toutes sous l'eau en cas de tempête majeure.

— Monsieur Middleford, je pense que cette considération de monsieur Redfield est quelque peu exagérée, non ?

— Hélas non monsieur le maire. Dans le cas le plus extrême, nous serions ici, à l'Hôtel de Ville, avec trois pieds d'eau de mer si nous devons faire face à la combinaison d'un ouragan et d'une marée d'équinoxe. Les ouragans n'ont rien d'exceptionnel, et le fait que rien n'ait été prévu de façon significative à New York pour y faire face est un fait inquiétant.

— Vous parlez de prévention à long terme, mais aussi de secours immédiats, reprit le maire. Je pense que vous faites allusion à ma demande auprès du gouverneur d'élargir les compétences de pompiers au secours en cas de catastrophe.

— Entre autres, mais nous manquons surtout de connaissances pratiques, et d'un réseau de prévention, en matière d'ouragans, poursuivit William Redfield. Entre 1775 et 1788, plusieurs

¹ *Le contrôle administratif des sapeurs-pompiers de New York City n'a été municipal qu'après 1870. Jusqu'à cette date, et cela depuis que la ville est devenue britannique en 1664, les sapeurs-pompiers de New York City étaient sous l'administration directe de l'État de New York.*

ouragans ont touché la Nouvelle-Angleterre, avec parfois des dégâts conséquents. De même, avant le coupe de vent de 1815, quatre tempêtes majeures ont touché notre région. À New York City, nous sommes à une latitude de 40 degrés nord, directement en prise avec les mers tropicales des caraïbes depuis la Floride. Aucun obstacle ne ralentit un ouragan qui se forme au-dessus des Bahamas et remonte vers le nord. Nous sommes indiscutablement dans une zone de vulnérabilité.

— Si nous prévoyons un plan de protection élémentaire de la ville, il ne pourra être qu'une mesure temporaire en attendant qu'un véritable plan de prévention et de protection à long terme de New York soit mis en œuvre, complétai-je. Nous pouvons prévoir, monsieur Redfield et moi-même, une liste de mesures efficaces à prendre immédiatement. Mais cela ne sera que le début d'une politique de prévention plus poussée, et non son aboutissement...

— Mmmm... réfléchit le maire Colden. Je ne vais pas pouvoir mettre en place des mesures à long terme, mais je ne compte pas rester inactif dans ce domaine. Mettez-moi par écrit un résumé de l'essentiel des mesures à prendre à court terme, disons dans un délai d'un an Je mettrais tout cela au vote d'ici la mi-septembre. »

C'était mieux que rien mais William Redfield et moi-même jugions ces mesures peu adéquates. De retour de notre réunion avec le maire, mon confrère m'a fait un résumé peu flatteur de notre action :

« Nous avons déjà perdu six ans depuis le coup de vent de 1815, et j'ai un mal fou à recueillir des fonds pour mes études sur les ouragans. Tout le monde se moque de ces phénomènes naturels, et personne ne semble prendre la mesure de ce qu'ils pourraient faire comme dégâts s'ils touchaient une ville comme New York.

— À la décharge de nos opposants, ce sont encore des phénomènes naturels mal connus.

— Et qui vont le rester si mes demandes de crédits d'étude ne sont pas débloqués... Brian, nous allons quand même faire cette liste de propositions en nous concentrant sur les moins onéreuses et les plus rapides à mettre en œuvre. Ce ne seront pas les plus efficaces, certes, mais n'oubliez pas que nous devons vendre tout cela à des politiciens, des gens qui veulent des résultats rapides pour être réélus. »

En deux semaines de travaux intenses, nous avons pu mettre au point des propositions de prévention. C'était essentiellement des mesures visant à mettre en place quelques stations d'observation météorologiques supplémentaires autour de la ville, du côté des côtes, mener des études avec des architectes sur les mesures à prendre pour assurer la tenue à des vents violents des édifices les plus vulnérables, compléter la bathymétrie de la baie de New York afin d'analyser précisément quels pouvaient être les mouvements d'eau en cas d'ouragan. Rien de bien extraordinaire, mais des actions concrètes et immédiates faciles à valoriser pour un politicien.

J'ai fait le point de ce que nous allions proposer à la municipalité de la ville. Ce n'était à mes yeux que des mesures superficielles, sans intérêt autre que celui de faire croire que nous avions cogité pendant plusieurs jours sur ce sujet pour quelque chose, William Redfield et moi. Toutefois, au milieu de mesures en apparence comiques, le célèbre expert en météorologie avait glissé quelques propositions qui, à terme, auraient de l'intérêt pour notre science. Si toutefois le caractère en apparence cocasse de certaines propositions ne nuisait pas à l'ensemble... En relisant la liste de ses propositions, je ne pouvais m'abstenir de lui faire part de mon scepticisme :

« ...Haubanner toutes les girouettes de plus de cinq pieds de haut... Imposer le renforcement avec des croisillons de fer des cheminées de plus de trois pieds de haut... Monsieur Redfield, si nous n'avons rien de mieux à proposer, autant cesser tout de suite de nous couvrir de ridicule : avouons à monsieur le maire que nous n'avons rien à lui proposer qui puisse l'intéresser pour une mise en application immédiate.

— Brian, vous êtes jeune, vous apprendrez vite qu'il faut savoir présenter les propositions importantes avec quelques petits amusements pour les rendre plus attrayantes. Lisez-donc la suite des propositions, ça vous parlera

— Voyons cela... Stations permanentes d'observation des phénomènes météorologiques à Hemstead, Long Island, White Plains et Wayne, New Jersey, Princeton et Long Branch, même état, en plus d'une station à Manhattan sur les rives de l'East River... Le dispositif complet dont nous avons discuté maintes et maintes fois.

— J'espère que ce plan attirera l'attention de la municipalité. Les premières propositions n'auront pas un coût extraordinaire, tant pour la municipalité que pour les propriétaires fonciers. Vous comptez présenter votre plan à la mairie quelle date ?

— Dans une semaine. Nous sommes le 29 août, j'ai rendez-vous avec le maire Colden à deux heures de l'après-midi, le 5 septembre. Si vous pouvez vous libérer, vous êtes le bienvenu.

— Je n'y manquerai pas. »

Un événement majeur allait nous servir dans notre quête de soutien tant financier que politique pour mettre en œuvre un véritable mouvement de recherche sur la météorologie dans notre pays, et ce fut une tempête qui toucha la ville de New York qui nous a permis d'y arriver. Le lundi 3 septembre 1821 au matin, je devais me rendre à la station bathymétrique de l'US Navy de Castle Clinton, au sud de Manhattan, non loin de ma résidence de William Street. En sortant de chez moi, j'ai tout de suite remarqué que le ciel se couvrait rapidement de nuages noirs très denses. Des vents rapides soufflaient dans les rues et il était évident qu'une tempête majeure approchait. À Castle Clinton, le second-maître Detley, qui commandait le poste du télégraphe de la Navy installé à cet endroit, avait de mauvaises nouvelles pour moi :

« Monsieur Middleford, j'ai vos relevés de marée mais je vais avoir besoin de vous pour sonner l'alerte en ville ! Le réseau du télégraphe n'est plus visible passé le Cap May. J'ai des nouvelles du New Jersey, une violente tempête remonte vers New York City.

— Avez-vous envoyé quelqu'un à la mairie ?

— Oui, mais j'ai besoin de tous mes hommes pour sécuriser le sémaphore, et il faudrait que vous alliez directement voir les pompiers pour préparer les secours. Jésus Christ Mon Seigneur ! Voyez-donc cela ! »

Le marin, un homme expérimenté qui avait fait la guerre de 1812 contre la Grande-Bretagne et avait vu nombre de tempêtes en mer, me désignait l'horizon en direction de la ville de Jersey City, dans le New Jersey : un mur de nuages noir, compact, arrivait droit sur nous. Sobrement, il m'a simplement prévenu et indiqué ce qu'il fallait faire :

« Après avoir prévenu les pompiers, rentrez chez vous, montez le plus haut possible dans votre maison, avec vos voisins, fermez les volets, amarrez tout ce qui peut être emporté par le vent et priez le Seigneur, il n'y a rien de mieux à faire. Dépêchez-vous !

— Dieu vous bénisse maître Detley ! Je mets en application vos conseils sur le champ ! »

Tel fut le début du passage de l'ouragan de 1821 sur New York City. J'ai prévenu les pompiers et je suis allé me réfugier au dernier étage de ma maison avec mon épouse, mes jeunes enfants, et les deux familles qui habitaient le même immeuble que moi. Bien nous en a pris : sous l'effet de la tempête, la mer est montée et a inondé tout Manhattan jusqu'à Canal Street, rue qui avait été inaugurée l'année dernière. Ironie du sort, Canal Street suivait le tracé d'un canal de drainage qui avait servi à vider le lac et ses marécages attenants de Collect Pond, afin de récupérer les terrains et d'assainir l'endroit.

Les 13 pieds (4 mètres) d'eau déplacés par l'ouragan qui ont inondé toute la ville ont transformé New York en copie de Venise pendant toute une journée. Par chance, l'ouragan a frappé

la ville à marée basse, limitant la hauteur de l'inondation. Le lendemain, quand je me suis rendu chez William Redfield, à sa résidence de Church Street. J'ai eu la surprise de voir un navire, un brick répondant au nom de *Valliant*, couché sur le flanc devant la porte d'entrée de sa demeure. Il avait été poussé ici par la tempête et son équipage le mettait sur cales en attendant de trouver une solution pour le remettre à flots. Il était à un quart de mile (400 m) du rivage le plus proche... Son capitaine, monsieur Rafferty, était embarrassé d'une telle situation. J'ai parlé brièvement avec lui et la tempête l'avait, lui aussi, surpris :

« Je n'avais vu ce genre de tempête que dans les Caraïbes avant de subir celle-là ! C'est une de ces tempêtes tropicales typiques telles qu'on en voit en été, je ne pensais pas en voir une aussi au nord !

— Je vous avoue que, d'après mes études, je m'attendais à ce qu'un tel phénomène arrive ici... Souhaitez-vous que je vous trouve de l'aide pour vous remettre à flots ?

— Merci de votre proposition mon brave, mais nous allons y arriver, moi équipage et moi. Nous avons une cargaison à débarquer à l'entrepôt de la compagnie Henderson Brothers Equipments, sur Liberty Street. J'ai trouvé des dockers et des charretiers pour décharger mon bâtiment, je le ferais remettre à flots une fois qu'il sera vide. En attendant, il va falloir que vous en fassiez le tour à pied, désolé d'encombrer la rue de cette façon... »

Le *Valliant* est resté trois semaines échoué dans Church Street avant d'être remis à flot en étant roulé le long de Church, puis de Chambers Street. Et ce n'était pas le plus grave : tout au long de la côte est, de la Caroline du Nord au Massachusetts, des arbres avaient été déracinés et des récoltes détruites, des navires avaient été coulés et de nombreux bâtiments avaient été endommagés, dont un pont qui avait été détruit à Norfolk. Un phare avait même été détruit par l'ouragan à Black Rock, Connecticut. Il va sans dire que notre réunion du 5 septembre 1821 avec le maire Colden a été des plus fructueuses à tous points de vue. Ce fut cet élu qui a mis en avant des propositions de développement de nos recherches dans le domaine de la météorologie :

« Messieurs, il est désormais indiscutable que nous devons tout faire pour mieux connaître les phénomènes de la nature afin de nous en protéger au mieux. Monsieur Redfield, monsieur Middelford, êtes-vous en mesure de mener une expédition scientifique dans les environs de la ville de New York afin d'évaluer les dégâts et de comprendre quel fut le déroulement de cette tempête ? Je pense que cela vous permettra de mieux comprendre ce phénomène. Compte tenu de la situation, le conseil municipal se réunit en urgence demain matin. J'ai proposé un crédit initial de \$1 000 pour commencer vos recherches. »

Ce soutien inespéré fut le début d'une longue série d'appuis, tant des politiques que de la communauté scientifique. Pendant l'année qui a suivi, complétant les études de John Farrar, William Redfield, avec mon assistance, a pu établir le caractère de vortex des ouragans, à travers le recueil des témoignages des habitants des régions touchées par l'ouragan de septembre 1821, en plus des analyses de tous les relevés barométriques faits par les municipalités, les postes des garde-côtes et de la Navy, et les particuliers passionnés qui avaient fait l'effort financier conséquent d'acheter et d'utiliser ces précieux instruments scientifiques.

Nous avons pu ainsi retracer quasiment heure par heure le passage de cet ouragan, et définir qu'en son centre, il avait une zone circulaire calme de quelques miles de diamètre, entièrement dépourvue de vents et de nuages, qui marquait le centre du phénomène météorologique. Les vents enregistrés ont été au-dessus de 150 mph (242 km/h), pour ceux qui ont pu être mesurés avec une précision suffisante pour que le chiffre obtenu soit scientifiquement utilisable. C'était considérable pour une région aussi élevée en latitude que New York City. L'ouragan a touché terre à Long Island

non loin de Jamaïca Bay, au sud-est de Manhattan, après avoir frappé le cap May au New Jersey. L'étendue des zones touchées était considérable.

À la suite de cet événement, les recherches météorologiques se sont intensifiées. En 1823, Stephen Allen, le successeur de Cadwallader David Colden à la mairie de New York, a décidé de faire financer sur fonds municipaux la New York City Meteorology Society, dont j'ai été le premier directeur scientifique. Par la suite, les études sur la météorologie se sont considérablement développées, surtout grâce aux travaux théoriques de Sadi Carnot et de James Prescott Joule sur les propriétés des gaz.

J'ai participé à ce mouvement en faisant fonctionner pendant plus de deux décennies la New York City Meteorological Society. Grâce à mon expertise en la matière, la toute nouvelle Smithsonian Institution, fondée trois ans plus tôt, m'a confié la définition d'un plan de recherche sur la météorologie. En cette année 1849, mon idée de mettre en place sur tout le territoire des États-Unis un réseau de stations d'observation météorologiques a été acté et est désormais mis en œuvre.

Avec l'utilisation massive de cette nouvelle invention qu'est le télégraphe électrique, qui a vu une expansion considérable ces dix dernières années et n'en est qu'au début de son exploitation commerciale, nous pourrons avoir en temps réel toutes les données météorologiques de ces stations, et suivre heure par heure l'évolution d'un ouragan comme celui de 1821. Un grand pas en avant vient d'être fait dans la compréhension des forces de la nature, et j'y contribue. Sans l'ouragan de 1821, je ne pense pas que j'aurais pu faire ma carrière dans ce domaine, pour le plus grand bien de l'humanité.

Les données reprises ici du Norfolk and Long Island hurricane sont authentiques. Selon les recherches historiques réalisées sur ce phénomène météorologique, cet ouragan était de classe 5, le degré maximal de l'échelle Saffir-Simpson de classification des ouragans (vents supérieurs à 250 km/h).

En dehors du narrateur et de quelques personnages secondaires, les protagonistes principaux de ce récit ont réellement existé. Il en est de même pour les faits historiques et les lieux mentionnés, à l'exception du navire échoué sur Church Street, invention (plausible) de l'auteur.

**14 mars 1881,
Au domicile de John D. Rockefeller,
Fifth Avenue, New York City**

J'ai quitté mon poste confortable de cuisinière chez les gens les plus riches d'Amérique pour des raisons politiques. Pas que je m'opposais à mon employeur, un homme franchement agréable qui avait de la considération pour son petit personnel, mais parce que j'avais une mission à remplir. Je m'appelle Lucie Martin et je suis cuisinière de profession depuis mon arrivée aux USA, neuf ans plus tôt. Enfin, Martin, c'est mon nom d'emprunt. Je suis née en 1851 à Mende, en France, sous le nom de Lucie Peyragude, et j'ai été connue sous le nom de Lucie Peyra pendant la Commune de Paris.

Je suis recherchée pour avoir été une des combattantes de la Commune, et pour le soi-disant meurtre du préfet de police Bruchon. J'ai échappé de peu aux troupes des Versaillais, mais j'ai eu la douleur de voir mon époux fusillé et mes deux enfants massacrés à la baïonnette par les troupes du général Dupuys. Un an et demi pour mon cadet, et quatre ans pour mon aîné... Et, dix ans après, je n'ai pas oublié. Après être passée par l'Angleterre sous une fausse identité, j'ai pu partir pour l'Amérique. Je me suis débrouillée pour apprendre l'anglais, trouver un emploi et refaire ma vie. Mais j'avais toujours en tête une revanche à prendre. Et, en cette année 1881, l'occasion s'est présentée.

Par mes relations, j'avais pu apprendre que l'ancien général Dupuys, devenu un brillant homme d'affaires, avait ouvert les locaux de son entreprise dans un ancien entrepôt à l'angle de Liberty et Church Street. Il était temps pour moi de rendre la justice. Mais je n'avais plus vraiment le cœur à l'ouvrage. J'en ai parlé à mes compagnons d'arme lors d'une de nos réunions à l'Irish Tavern de Mulberry Street. J'avais un emploi confortable de cuisinière et je savais que j'allais tout perdre en me lançant dans cette aventure. Mais le souvenir de mon époux et de mes enfants odieusement assassinés ne me laissait pas en paix.

J'ai donc quitté le service de monsieur Rockefeller en cette journée de fin d'hiver qui sentait déjà le printemps. Mon patron avait été ravi de mes services, et il m'avait chaudement recommandé auprès de la famille Dupuys. Monsieur Charles Dupuys avait fondé la Compagnie des Messageries Transatlantiques, une société qui possédait quatre navires à vapeur qui faisaient des liaisons régulières entre l'Europe et l'Amérique, essentiellement pour le transport de la poste, des colis et celui de valeurs. En tant que communarde, il ne m'avait jamais vue. Il ne me connaissait qu'à travers les vagues et imprécis portraits de police qui avaient été faits de moi dix ans plus tôt.

J'étais toujours recherchée pour meurtre, et il allait falloir que je disparaisse après avoir rempli ma mission. Cela me chagrinait de devoir abandonner la vie tranquille que j'avais menée jusqu'alors, mais je ne pouvais pas trahir la mémoire des miens en refusant de rendre justice. C'était mon devoir que je devais accomplir. J'ai été chagrinée de quitter la maisonnée des Rockefeller, et mon employeur m'a dit qu'il me regrettait avant de me laisser partir :

« Lucie, c'est bien dommage que vous nous quittiez, j'aurais un mal fou à trouver une cuisinière ayant le quart de votre talent. Mais je comprends aisément que vous souhaitiez travailler pour un de vos compatriotes. L'appel des origines, ça ne se discute pas.

— J'ai une opportunité pour faire autre chose monsieur Rockefeller. Vous savez, j'ai toujours mon projet d'ouvrir une boulangerie, et je compte faire valoir mes talents en la matière avec

monsieur Dupuys. Il recherche une cuisinière qui sache faire des gâteaux, j'ai pu le convaincre que j'avais les talents requis.

— N'oubliez pas de m'envoyer une carte quand vous ouvrirez votre boulangerie, je serais l'un de vos clients. Bonne chance Lucie, l'audace et les opportunités vous réussiront autant qu'à moi. »

C'était le cas de le dire. L'ex-général Dupuys avait acheté un vaste appartement dans un hôtel particulier de la sixième avenue, où il s'était installé avec sa famille. Le transport de paquets transatlantiques était une activité florissante, et il n'était clairement pas dans le besoin. Je me suis présenté le lendemain à son appartement, et il m'a accueilli comme toute nouvelle employée de la maison. Il était en manque de bonne cuisinière et mes services étaient ardemment attendus :

« Je suis bien content de vous débaucher de la cuisine des Rockefeller, mon ancien cuisinier était tout juste acceptable, j'ai été ravi quand il a présenté sa démission pour partir vers l'ouest. Orville, mon valet, et Djemila, ma gouvernante, vont vous mettre au parfum pour les habitudes de la maisonnée. J'ai aussi des réceptions à l'extérieur pour lesquelles je solliciterai vos services. Je vous présente Sonia, ma femme de chambre, et Mylène, ma domestique. Mylène assure le service à table tandis que Sonia se chargera de tout ce qui est achats pour la cuisine, quand elle n'aura pas son service du linge de maison à assurer. Mais Djemila va vous faire les présentations bien mieux que moi. Djemila, s'il vous plaît, pouvez-vous présenter la maisonnée à mademoiselle Lucie, qui vient de rentrer à notre service ?

— Bien sûr monsieur Dupuys.

— Djemila, notre nouvelle cuisinière, Lucie Martin. Lucie, Djemila Al-Naamani, notre gouvernante. Une charmante personne originaire de nos colonies... »

Djemila m'a tout de suite plu. De quelques années mon aînée, brune, mince, le teint sombre, aux élégants traits de mauresque, elle m'a tout de suite fait penser à une fleur du désert avec sa beauté rude et la force calme qui émane d'elle. Nous nous sommes tout de suite appréciées, elle et moi. Bien qu'étant de fait ma supérieure hiérarchique dans la maisonnée, elle m'a d'entrée considérée comme une égale. Elle m'a mise en confiance et elle m'a bien aidée dans mon travail. J'ai rapidement été intégrée au personnel de maison, et je me suis fait des amis de la gouvernante et d'Orville Davidson, le valet, deux personnalités particulières.

Mais le plus important, c'est que j'étais enfin dans la place. J'habitais dans un taudis de Five Points, avec d'autres familles de pauvres comme moi. Je sous-louais une chambre dans un appartement délabré habité par une famille d'émigrés allemands arrivés en Amérique deux ans plus tôt, les Messerschmidt. Le mari, Joseph, avait trouvé un emploi de forgeron pour le Pennsylvania Railroad et son épouse, Greta, était couturière à domicile. Sur le même palier, les Stanton, une famille d'anciens esclaves qui avaient fui le sud pendant la guerre de Sécession, vingt ans plus tôt. Avery, le père, était maçon et son fils aîné Jasper exerçait le même métier.

J'étais aussi proche des O'Doyle, la famille d'irlandais du rez de chaussée dont le père était cocher. J'avais trouvé un emploi de lingère à son épouse, Patricia, et j'avais droit à un siège gratuit dans le fiacre du mari quand il n'avait pas de clients à conduire dans New York City. Par précaution, je cachais mes activités politiques à mes voisins. Même si c'étaient tous des braves gens, il y avait toujours le risque de voir des informations me concernant arriver dans les mauvaises oreilles, les indics courant les rues à Five Points...

C'est pour cela que nous nous retrouvions dans un lieu de confiance, l'Irish Tavern de Mulberry Street. Son patron, Kyle Mac Illeny, est un sympathisant des milieux indépendantistes irlandais. Il connaît bien toute la vie du quartier et il sait non seulement tenir sa langue, mais aussi repérer quels sont les indics et les gens fiables. C'est par lui que j'ai fait la connaissance de Guido Di Giovanni. Ancien compagnon d'arme du révolutionnaire italien radical Carlo Pisacane, soutien

du républicain Giuseppe Mazzini, il avait finalement rejoint le mouvement anarchiste d'Errico Malatesta, dont il était un relais aux USA. C'était mon pied à terre dans le monde des anarchistes, et mon mentor. Il m'avait appris pour l'ex-général Dupuys, et je suis venue faire le point avec lui :

« J'ai fait le plus dur, je suis dans la place. Je pense que nous aurons une opportunité avec les réceptions que Dupuys organise au siège de sa compagnie.

— Si tu peux nous avoir une copie de la liste des invités, cela nous facilitera le travail. Par contre, il va nous falloir attendre un peu pour avoir de la dynamite, et quelqu'un capable de s'en servir. Tu connais Isaac Birnbaum ?

— L'horloger spécialiste des machines infernales recherché par la police autrichienne ? Il avait été arrêté dans sa ville natale de Kaschau, il me semble ?

— Il a pu s'évader et il a ouvert une boutique à Jersey City, de l'autre côté de l'Hudson. C'est Micha Kropotkine qui m'a mis dans la confidence dans une de ses lettres, j'ai pu le voir. Il est d'accord pour participer, mais il ne pourra pas nous fournir la dynamite.

— C'est gênant. Tu n'avais pas une piste avec une carrière ?

— Oui, mais il me faut du temps. Je te propose de nous revoir la semaine prochaine, je viendrais avec Isaac. J'espère que ça ne coïncidera pas avec une fête juive, déjà que pour le faire sortir de chez lui le samedi, ce n'est pas gagné... »

Isaac Birnbaum, activiste anarchiste recherché par la police autrichienne, avait émigré aux États-Unis avec sa famille depuis quelques années déjà. Ce petit homme rond, dans la quarantaine, horloger de profession, savait mieux que quiconque fabriquer une machine infernale. Sa dernière tentative contre l'empereur François-Joseph en personne, à Budapest, s'était soldée par un échec, la poudre noire employée étant de mauvaise qualité, elle avait brûlé en faisant une épaisse fumée blanche au lieu d'exploser... Malchanceux, il avait toujours fabriqué des dispositifs pyrotechniques à retardement qui fonctionnaient de façon impeccable, le tout systématiquement attelés à des explosifs défectueux.

En cette soirée du printemps 1881, il est venu nous faire part de sa volonté de se mettre au service de l'exécution de Charles Dupuys. Par contre, échaudé par plusieurs machines infernales qui avaient fait long feu, il exigeait désormais d'avoir des explosifs fiables attelés à ses mécanismes d'horlogerie. À cause de son implication dans une longue série d'attentats ratés, il ne voulait plus participer à un complot destiné à échouer à cause de l'incompétence de ses membres. Face à Guido, il nous a fait part de ses exigences techniques élémentaires :

« Je ne veux plus perdre mon temps à assembler des mécanismes à retardement destinés à des bombes qui feront rire les forces de police ! Mon nom est devenu synonyme d'attentat raté, et à chaque fois qu'un incapable réussit à ne pas faire exploser sa bombe quelque part dans l'Empire Austro-Hongrois, je suis désigné coupable ! Guido, je ne participe que si je m'occupe aussi de la partie explosifs sur ce coup-là ! C'est à prendre ou à laisser !

— Isaac, tu n'y connais rien en explosifs, tu es horloger.

— Mazeltov ! Et les indépendantistes hongrois à qui je dois d'être ridicule auprès de la cour impériale, ils s'y connaissent peut-être ?... "Isaac, en t'en fais pas, notre poudre noire est faite maison, ça ne peut pas rater"... Dreck ! En forçant la quantité, on aurait peut-être tué l'Empereur par suffocation vu toute la fumée qu'elle a faite, leur poudre noire !

— Guido, je suis d'accord avec Isaac, il fait le mécanisme de mise à feu, il pourra aussi s'occuper des explosifs. Je pense qu'il ne faut pas commettre l'erreur de les faire nous-même.

— Cela signifie qu'il faudra les voler quelque part... Isaac, j'espère que tu as une idée.

— Je sais déjà ce que je veux comme explosifs. Lisez-donc ceci ! »

Isaac nous a donné un prospectus publicitaire imprimé pour le compte d'une entreprise vendant des explosifs, une fabrique suédoise du nom explicite de Nobel Explosifs. Il vantait leur dernière production, un explosif appelé dynamite. Guido, qui avait de l'expérience en matière d'explosifs, a attentivement examiné le document du fabricant suédois :

« Je connais, cela fait depuis quelques années que cet explosif se vend bien. C'est effectivement un produit fiable, mais il n'est pas vendu à tout le monde. Isaac, il va falloir en voler dans une carrière ou un arsenal, j'espère que tu as une piste.

— La toute nouvelle poudrière de Picatinny, tu en as entendu parler ? Je connais un vétéran des guerres indiennes qui peut nous permettre d'accéder à leurs stocks d'explosifs militaires. Il peut même nous sortir de la dynamite discrètement : la poudrière de Picatinny gère depuis l'année dernière tous les stocks d'explosifs militaires de la côte est. Mon contact est chargé de la destruction des explosifs périmés. Il peut glisser quelques caisses de dynamite active dans le lot.

— Il nous faudra le rencontrer.

— Pas si vite Lucie. C'est peut-être un piège. Isaac, c'est un militaire, ton homme ?

— Oui. Il connaît Dupuys et son entourage. Il sait qui je suis, il a eu des échos par ses relations à Washington, au plus haut niveau. Sa motivation est très personnelle, d'après ce que j'ai compris. Il nous propose de le rencontrer en terrain neutre pour que nous jugions de sa motivation. Je ne lui ai rien promis, je comptais t'en parler avant.

— Tu as bien fait Isaac. Essaye de fixer un rendez-vous avec lui dans un lieu sûr, je te fais confiance là-dessus. Nous verrons s'il est sûr, mais ne lui dis rien à propos de Lucie.

— Compris Guido. Lucie, tu as des opportunités pour notre opération ?

— La société de monsieur Dupuys est en train d'installer ses nouveaux bureaux dans Manhattan, ils font des travaux sur un vieil entrepôt qu'ils transforment pour en faire leur siège social à New York City. L'immeuble à l'angle de Liberty et Church Street, il donne aussi sur Cortland Street. Vous voyez ?

— C'est l'ancien entrepôt de Mackenzie Furnitures, je vois l'immeuble, confirma Guido. Il a été vendu il y a de cela deux ans. Henderson Machinery, à l'autre bout de Liberty, sur les quais, a fait de même. Les entreprises actives préfèrent remonter vers le West Side pour construire des entrepôts et des quais plus grands pour leurs commerces. Ça laisse de la place pour les bureaux. Lucie, est-ce que tu as la date de l'inauguration ?

— Si tout va bien, c'est prévu pour septembre, mais je n'en sais pas plus, rien n'est fixé.

— Ça nous laisse largement le temps de trouver les explosifs, au cas où ma piste de la poudrière de Picatinny ne marcherait pas, expliqua Isaac. Lucie, continue de faire profil bas, ne nous contacte que si tu as du nouveau pour la date de la réunion. Tu passes toujours ici pour prendre ton habituel verre de gin du dimanche après-midi ?

— Oui, les fois où je ne suis pas de service. Je ne change rien.

— Nous nous reverrons à l'occasion. Isaac, je te fais confiance pour les explosifs. Ne vous faites pas remarquer, et à plus tard ! »

Le principe de l'attentat était acté, les moyens presque trouvés, et le lieu fixé. Restait la date, mais cela ne dépendait pas de moi. En attendant, ma couverture était parfaite, à quelques détails près. J'avais d'excellentes relations avec Djemila, la gouvernante des Dupuys, et avec Orville, le valet. Ma cuisine était appréciée de mes patrons, et madame Dupuys m'avait à la bonne. Ce qui n'allait pas sans susciter quelques jalousies.

Sonia, la femme de chambre, voulait ma place en cuisine, ainsi que Mylène, la domestique. Mais leurs piètres compétences en la matière avaient conduit les Dupuys à me débaucher de la maisonnée Rockefeller au lieu de leur confier le travail. Madame Dupuys, depuis quelques temps,

passait souvent en cuisine pour contrôler ce que je faisais. La plupart du temps, elle contrôlait mon emploi des ingrédients. Comme je n'ai pas l'habitude de gruger mes patrons, elle ne trouvait bien évidemment rien à redire. J'ai eu l'explication un jour par Djemila, lors d'une pause. Je faisais du thé et je lui en ai proposé :

« Excuse-moi de compter les morceaux de sucre mais je trouve que, depuis un certain temps, madame Dupuys est assez près du contenu de son cellier.

— Ne cherche pas la cause de tout cela Lucie, ça vient de Sonia. Elle a prétendu que tu te servais dans les réserves, et madame Dupuys contrôle tout.

— Tu sais très bien que ce n'est pas mon genre. Une employée de maison qui se livre à ce genre de méfait est vite repérée, et elle n'a plus qu'à changer de métier.

— Je le sais. Sonia et Mylène voulaient se partager ta place, et la paye qui va avec. Malheureusement pour elles, la cuisinière qui sait faire ce métier, c'est toi.

— Quelle stupidité ! Excuse-moi d'en parler à nouveau, je t'ai dit que j'étais à Paris pendant la Commune... Voilà ce que les bourgeois veulent que l'on fasse : que l'on se batte entre nous plutôt que de se battre contre eux ! Et tout cela pour quoi ? Un misérable emploi de femme de maison à \$100 par mois...

— La nature humaine, hélas... Pourquoi crois-tu que Bugeaud a gagné en Algérie contre Abd El Kader ? Parce que les arabes n'ont pas voulu s'unir pour se battre contre les français. Et ça a marché, malheureusement pour nous.

— Et dire que j'ai combattu pour des petites sottes comme Sonia et Mylène en pensant contribuer à changer le monde... Un monde dont elles se contentent de vouloir faire partie, à la petite et mesquine place insignifiante que les grands qui dirigent toutes nos affaires veulent bien leur concéder pour avoir la paix ! Certains jours, je comprends pourquoi les bourgeois gardent leur place. Tant qu'ils n'auront que des millions d'idiotes comme Sonia ou Mylène en face, au lieu de millions de Louise Michel !

— Je connais, je peux te dire qu'il n'y a eu qu'un seul Abd El Kader.

— Et tu travailles maintenant pour ceux qui ont colonisé ton pays. Je me demande comment tu y arrives, ça doit être difficile.

— Tu sais, la pureté et l'idéalisme, malheureusement, ça ne remplit pas ton assiette tous les jours. C'est triste à dire, mais il faut souvent mettre ses idées au placard quand les temps ne sont pas favorables à leur épanouissement. Les ranger jusqu'à ce qu'elles puissent s'exprimer et vaincre.

— C'est ce que tu arrives à faire, pas moi...

— Je te comprends. Passer de combattante à employée de maison, c'est dur. Moi, je n'ai connu que la France et les emplois de domestique. Je suis née à Pau, quand Abd El Kader était hébergé au château du roi Henri IV, en 1848. Mes parents étaient des membres de sa suite, et ils ont émigrés avec eux. Je n'ai jamais connu l'Algérie, et j'ai été éduquée en France. J'ai fait le métier de ma mère, gouvernante, je me suis mariée et j'ai eu trois fils, Mohamed, Hani et Marwan. Ils ne connaîtront peut-être pas une Algérie libre, mais leurs fils sûrement. Patience Lucie, patience...

— Plus terre à terre, pour cette punaise de Sonia, qu'est-ce que je dois faire ?

— Le mieux que tu puisse faire, c'est de la laisser où elle est. Elle ne mérite pas que tu lui prêtes la moindre attention. Pareil pour Mylène, elle complotent contre toi mais madame Dupuys n'est pas dupe. Son époux t'apprécie comme cuisinière, et s'il n'en avait pas passablement rien à faire de ces deux pestes, madame Dupuys les aurait congédiées depuis longtemps... Orville pourra t'en dire un peu plus, tu veux du thé, Lucie en a fait pour trois.

— Merci mesdames, ce n'est pas de refus... Vous dissertez sur ces deux erreurs de recrutement que sont Sonia et Mylène ?

— Oui. Djemila m'a expliqué ce qu'il en était. Cela n'a pas l'air de te déranger plus que ça.

— Je fais un travail d'organisation, de gestion et de suivi qu'elles sont toutes deux incapables de faire. De plus, je connais leurs petites manies mesquines. Sonia gruge les Dupuys en allant faire les courses. Avec des petites sommes, rarement plus de 25 cents, mais c'est régulier. Par exemple, au lieu de prendre dix onces de beurre, elle en prend neuf et elle se met dans la poche le prix de la dixième. Je vois tout, vu que je suis les frais de bouche pour monsieur et madame Dupuys.

— Ça n'a pas l'air de te marquer plus que ça.

— J'ai vu pire... Gettysburg, cela te dit quelque chose Lucie ?

— Le nom d'une ville je suppose ?

— La grande bataille qui a marqué le tournant de la guerre de Sécession, en juillet 1863. Ce fut la première défaite majeure des armées du Sud face aux troupes de l'Union. J'y étais du côté des perdants. Dix-huit ans cette année, comme le temps passe vite... »

Le valet marqua une pause, son visage éclairé par un sourire ironique, puis il continua :

« Je m'étais engagé après le casus belli de Fort Sumter en janvier 1862 auprès du 302nd Alabama Volunteers Regiment. Pas par patriotisme, mais pour arrêter de crever de faim sur les quelques arpents de terres que ma famille cultivait tant bien que mal dans un trou perdu de l'Alabama. Défendre des grands propriétaires de plantations et leur fortune, alors que je n'avais par rapport à leurs esclaves que l'avantage relatif d'être blanc et libre, très peu pour moi. Surtout que mon régiment, celui des culs-terreux de l'Alabama, servait surtout de chair à canon. Il était systématiquement envoyé en première ligne pour ouvrir l'attaque et, une fois que nous avions servi de cible facile aux soldats de l'Union, les autres régiments montaient en ligne pendant que nous nous replions en ramassant nos morts.

— Et tu as malgré tout continué à combattre ?

— La désertion était punie par la corde après un jugement sommaire, cela ne me tentait pas de risquer ceci. J'ai fait toutes les batailles du front de l'est entre 1862 et Gettysburg. Des volontaires du 302nd, j'ai été l'un des quinze à survivre de janvier 1862 à Gettysburg. J'avais à manger, c'était ce qui comptait.

— Et tu n'es pas resté dans l'armée du Sud après Gettysburg... pointa Djemila.

— Les circonstances... Le second jour de la bataille, mon régiment a été massacré jusqu'au dernier homme. J'ai été blessé et je me suis réfugié dans une ferme des environs après avoir fui tant bien que mal le champ de bataille. J'ai été recueilli par un fermier qui m'a caché et pour qui j'ai travaillé jusqu'à la fin de la guerre. C'était mieux que de se faire tuer la peau pour des planteurs qui voulaient garder leurs privilèges. J'ai ensuite revu ma famille, mon frère cadet qui avait été mobilisé et avait été présent à Appomatox lors de la reddition de Lee, et je me suis installé dans le nord. Un ancien esclave m'a trouvé une place de serveur chez un riche homme d'affaires de New York qui avait racheté des manufactures de coton dans le sud, et je me suis plu dans ce métier. Avec l'expérience, je me suis formé pour devenir valet, et je ne regrette rien.

— Même pas d'avoir vu tes compagnons d'armes tomber comme des mouches à la guerre ?

— Même pas Lucie... Pour les généraux, nous n'étions que de la piétaille, tout juste bonne à se faire tirer dessus. J'ai eu des amis qui sont morts à mes côtés, c'est triste, mais j'ai vu aussi quelques abrutis tomber au combat pendant les batailles, pas toujours parce que les soldats de l'Union visaient bien... De toutes façons, je serais sûrement mort de faim en restant chez moi, deux de mes plus jeunes frères n'ont pas survécu à la guerre à cause de la faim et de la maladie. J'ai accepté d'être un fantassin qui risque sa peau pour des planteurs qui voient la guerre de loin, comme un amusement, parce que ce pays ne me donnait aucun autre choix. Mais j'ai su profiter de la situation quand l'occasion s'est présentée. Moral ou pas, peu importe : je suis en vie, j'ai une famille

et un métier qui paye bien. Dommage qu'il faut que ce soit en grande partie grâce au sang versé par des pauvres moins chanceux que moi. Ce qui est sûr c'est que mes filles et mon fils changeront ça... »

Il y avait une pointe d'amertume dans les propos d'Orville, mais surtout une grande détermination, et une profonde dignité. Il n'était pas plus dupe que Djemila ou moi de ce qui faisait tenir la société : les petites compromissions de ceux qui sont en bas de l'échelle et aspirent à améliorer leur sort avec les petits avantages que ceux qui les utilisent leur accordent au compte-goutte. C'était une réalité dure, incontournable, et difficile à admettre pour une idéaliste comme moi. Mais une idéaliste qui faisait aussi ce qu'elle dénonçait, et pour les mêmes raisons...

Le projet d'attentat avançait rapidement grâce à la piste qu'Isaac Birnbaum nous avait trouvée pour les explosifs. En cette chaude soirée de juin, nous avions rendez-vous, Guido et moi, avec le mystérieux fournisseur d'explosifs dans une taverne de Jersey City. Nous nous étions tous les deux attablés près de la sortie, j'avais une fenêtre sur ma gauche, facile à ouvrir, et Guido était prêt de la porte. Il avait un revolver sur lui au cas où, et il m'a demandé de me tenir prête à fuir au cas où nous serions tombés dans un piège :

« Isaac est plus fiable que les explosifs qu'il a dû utiliser pour ses machines infernales... m'a-t-il dit. Mais nous ne devons pas exclure le fait que tout cela soit un piège... »

— Le voilà, il est avec un autre homme.

— Tu fais comme convenu... »

Pour éviter de nous faire piéger lors d'un rendez-vous avec un nouveau membre du groupe, Isaac entra dans la taverne et s'accoudait au bar avec l'inconnu. J'étais chargée de vérifier qu'il n'y avait pas de suspect qui le suivait puis, après avoir soigneusement et discrètement surveillé les lieux, je prenais contact avec Isaac. Pendant ce temps, Guido, qui était resté à sa table, surveillait derrière moi. En cas de piège, il devait renverser sa table et quitter la taverne en courant, signal d'alerte dont nous avions convenu tous les deux. Je me suis approché d'Isaac, qui discutait de choses sans grand intérêt afin de ne pas attirer l'attention :

« ...et avec les gares ouvertes sur les quais, les chemins de fer ont considérablement contribué à développer la zone portuaire de Jersey City. J'habite près de la gare du Pennsylvania Railroad depuis que je suis arrivé en Amérique, et le quartier a considérablement changé... Colonel, je vous présente la couturière dont je vous ai parlé, elle pourra vous faire vos rideaux... »

C'était une phrase convenue pour dire que tout allait bien. "couturière" signifiant que notre contact était sûr, et "rideaux" qu'Isaac n'avait pas été suivi. Si Isaac avait été suivi, il aurait parlé de napperons, et il m'aurait désignée comme étant cuisinière si le contact avait été un piège évident. Je me suis présentée sous mon nom d'emprunt, Lucie Martin, et j'ai tout de suite été étonné de voir que cette homme, dans la cinquantaine, avec une indiscutable prestance, venait nous voir pour préparer un attentat. Il était effectivement un militaire, ce qu'Isaac a confirmé :

« Lucie, je te présente le colonel George Washington Hoyle, nouveau commandant de la poudrière de Picatinny. Il est intéressé par nos affaires, et je pense qu'il pourra nous être utile.

— C'est... possible. Colonel, je pense que votre démarche est des plus surprenantes.

— Je suis au courant de vos projets, monsieur Birnbaum m'a expliqué la démarche, à laquelle j'adhère sans réserve. Je ne pense pas qu'il soit pertinent d'en parler en public, c'est quelque chose d'assez personnel.

— J'en conviens colonel. Isaac, je vais juste prendre un verre de gin si tu me permets.

— Bien sûr, nous avons le temps. Quelque chose pour vous colonel ?

— Merci, je n'ai pas soif... »

Le verre de gin est un nouveau signal : si je le fait tomber par terre, cela signifie que nous sommes piégés, et Guido peut s'enfuir. Si je le bois et que je le pose à l'envers sur le comptoir, cela signifie que la voie est libre. Guido me répond en posant son verre de bière vide à l'envers sur la table pour me dire que, de son côté, tout est sûr. Ce qu'il a fait. Discrètement, nous nous sommes attablés, le colonel, Isaac et moi. Guido était connu du militaire :

« Monsieur Di Giovanni, j'aurais dû m'attendre à vous retrouver. Tant mieux que ce soit vous qui vous occupiez de ce projet.

— Je ne pensais pas que votre dégoût des massacres commis pendant les guerres indiennes vous conduirait à venir voir de dangereux terroristes comme nous.

— Vous le deviendrez une fois que je vous aurais fournis en explosifs corrects, à la hauteur des talents de monsieur Birnbaum, malheureusement desservi jusqu'ici par des amateurs.

— Colonel Hoyle, avant toute chose, je pense que vous nous devez une explication sur ce qui vous amène à venir coopérer avec nous, repris-je. Nous sommes quand même sensés être dans des camps opposés.

—Monsieur Di Giovanni y a fait allusion : les guerres indiennes... expliqua l'officier. Je suis militaire de carrière et j'ai été officier dans l'artillerie pendant la guerre de Sécession. J'ai été blessé au combat à la bataille de Five Forks, un peu plus d'une semaine avant la reddition de Lee. Devenu inapte au combat, j'ai été promu officier d'intendance, et promu major avant d'être affecté dans une nouvelle unité d'intendance située sur le territoire du Dakota. J'ai été commandant du magasin militaire de Yankton, qui était chargé de l'intendance du septième de cavalerie. Little Big Horn, vous connaissez...

— Vous n'étiez pas au front colonel... commenta Isaac.

— C'est vrai. J'ai contribué à approvisionner le septième de cavalerie en fournitures, de la nourriture aux munitions, en passant par les chevaux, les uniformes... Tout ce qui était nécessaire à ses opérations. Officiellement, c'était une guerre, j'avais des ordres, et je les ai suivis.

— Et qu'est-ce qui vous a fait changer d'avis ? demandais-je.

— Avez-vous entendu parler de la "bataille" de la Washita River ? demanda le colonel. C'était il y a de cela treize ans, en novembre 1868. Officiellement, c'étaient des opérations contre des indiens insurgés. Mais j'ai eu un autre son de cloche par des soldats qui avaient été mutés dans mon unité après avoir combattu pendant les guerres indiennes. Plus de 50 femmes et enfants ont été tués à la Washita River ce jour-là. Des non-combattants, des civils non armés... Et j'étais complice de ça, en assurant l'approvisionnement des troupes qui ont commis cette atrocité. Cela fait depuis ce jour-là que je dois vivre avec ce crime odieux sur la conscience. »

J'étais troublée par cette révélation. Contrairement au général Dupuys, qui n'avait éprouvé aucun remord après l'écrasement de la Commune par les Versaillais, le colonel Hoyle ne supportait pas son implication dans un massacre lointain auquel il n'avait pas participé. Contrairement à l'exécution de mon mari et au massacre de mes enfants, auquel le général Dupuys avait assisté en personne. Le colonel Hoyle poursuivit cette explication :

« Parmi les associés de monsieur Dupuys figure un dénommé Stephen Hanson. C'est un industriel de Chicago qui a fortement investi dans le Great Northern Railroad, qui relie le Pacifique aux grands lacs en passant par ce qui était le territoire du Dakota pendant les guerres indiennes. Hanson a fait fortune en vendant des fournitures à l'armée de l'Union pendant la guerre de Sécession. Il a aussi eu une filiale à l'étranger, en France, qui faisait de même pour les sudistes, au même moment. Le Mexique était sous l'occupation française, c'était pratique pour faire passer des fournitures au Texas en traversant le Rio Grande... Hanson a ensuite récupéré des armes de surplus

après la guerre de Sécession, dont un stock important de fusils à répétition Spencer. Naturellement, il en a vendu aux indiens, qui s'en sont servis en 1876 à Little Big Horn avec le résultat que l'on connaît. Avec une cadence de tir double de celle des fusils Springfield 1873 de la cavalerie, ils ne pouvaient pas perdre face à Custer et ses troupes... Au même moment, il était aussi un fournisseur appointé de l'intendance du septième de cavalerie... Il sera à l'inauguration des locaux des Messageries Transatlantiques, les innocents tués à Washita River ont droit à ce que justice soit faite, tout comme les soldats tombés au combat, de Fort Sumter à Little Big Horn. Vous aurez tout ce qu'il faut, je passerai par monsieur Birnbaum pour la partie technique. »

Liquider un profiteur de guerre, telle était la motivation du colonel Hoyle. Et il n'y a pas meilleure motivation que la volonté de vouloir rendre justice pour éliminer quelques nuisibles. Nous nous sommes quittés après, et j'ai repris mon travail comme si de rien n'était. Pour l'ex-général Dupuys, comme pour Stephen Hanson, leur dernière heure allait bientôt sonner.

La préparation de notre attentat a rapidement avancé pendant l'été, grâce à l'aide du colonel Hoyle. De mon côté, mon travail était rendu agréable par la présence de Djemila, et moins par celle de Mylène et Sonia. La première, fort peut aimable, se plaignait souvent que je sentais le graillon, fait que madame Dupuys a vite remis à sa place en lui disant que, du fait de ma profession, c'était inévitable. Elle rajoutait même que cela ne l'avait pas marqué et que ça ne la gênait en rien. Entre deux considérations antisémites, fait qui est habituel chez elle, Mylène se contentait de jouer les utilités, travaillant à minima. Orville m'a fait comprendre un jour où je suis allé avec lui à la cave qu'elle était alcoolique :

« Voilà, je t'ai trouvé la bouteille de cognac qu'il te faut pour flamber les rognons, je te fais confiance pour me la rapporter.

— Merci Orville, je ne vais pas la garder longtemps.

— Djemila n'étant pas là pour venir la chercher, je préfère te la remettre en mains propres plutôt que de la confier à Mylène. Avec toi, il n'y aura que la quantité nécessaire à la recette qui sera utilisée. Autrement, il y en a une partie qui s'évapore, Mylène n'est pas très, disons, stricte sur les précautions à prendre pour éviter les pertes... »

J'ai appris par Djemila qu'Orville mesurait le niveau de liquide des bouteilles ouvertes à la cave, et qu'il notait soigneusement tout dans un carnet qui ne le quittait pas. Djemila m'a entretenue de l'alcoolisme de Mylène, en m'informant des raisons pour lesquelles monsieur Dupuys gardait auprès de lui cette employée visiblement incompetente :

« Comme tu m'as dit que tu étais à Paris pendant la Commune, je n'ai pas vraiment voulu t'en parler d'entrée au cas où. Mylène a été indic de police, elle a vendu des communards qui ont fini devant un peloton d'exécution, à Cayenne ou en Nouvelle-Calédonie grâce à elle. Monsieur Dupuys, à qui elle a rendu des services, l'a prise à son service pour lui sauver la vie en reconnaissance. Elle est recherchée par des anciens communards qui veulent faire acte de justice, si tu vois de quoi je veux parler.

— Je comprends. La Sonia, ça doit être pareil, non ?

— Tu lui donnes trop d'importance à celle-là. Elle est trop bête pour faire quoi que ce soit d'utile pour quelqu'un d'autre. Elle est avec monsieur Dupuys pour d'autres raisons... »

Les médisances de ces deux punaises m'indifféraient profondément. J'avais une mission à accomplir, et je devais prévoir une porte de sortie. Ce fut Joseph Messerschmidt, mon logeur, qui m'a mis sur une piste intéressante. En rentrant dans ma chambre un soir, il m'a prévenue du fait que j'allais devoir loger ailleurs d'ici quelques mois :

« Bonsoir Lucie, excuse-moi de te déranger, mais j'ai quelque chose d'important à te dire au sujet de ta location. Tu risqueras de devoir déménager avant la fin de l'année.

— C'est une éventualité à laquelle je m'attendais. Tu as trouvé un meilleur travail ?

— Par mon frère, Klaus. Le Chicago and Northwestern Railroad ouvre un dépôt plus grand à Chicago, et ils vont avoir besoin de forgerons. C'est mieux payé qu'ici, et la vie est moins chère au bord des grands lacs. Je compte partir avec toute la famille dès que j'aurais quelque chose de sûr, ça sera clair pour nous début décembre.

— Je vais sûrement te suivre, j'ai entendu parler d'opportunité dans des restaurants là-bas. Avec mon expérience, j'aurais sûrement une place. Tu pourras me tenir au courant, s'il te plaît ? »

Autre piste intéressante, par mes voisins maçon, les Stanton père et fils. Charlene Stanton, l'épouse d'Avery, m'a parlé un jour où nous faisons notre lessive ensemble au lavoir de notre immeuble du dernier chantier sur lequel travaillaient son mari et son fils aîné :

« ...C'est l'ancien entrepôt qui est entre Church, Cortland et Liberty Street. Une entreprise française l'a racheté pour en faire ses bureaux à New York City. Tous les murs sont à refaire, Avery et Jasper y travaillent. Ça paye bien, ils font des heures supplémentaires pour avoir fini début septembre. Avec l'été, ils travaillent tard le soir et je n'ai pas toujours le temps d'aller leur porter le panier pour leur dîner. Mais je ne me plains pas vu que l'argent rentre grâce à ça.

— J'ai des gens à voir dans ce quartier le soir, je peux te remplacer si tu veux.

— Tu es sûre que ça ne te fait pas faire du travail pour rien ?

— Non, j'ai à faire dans ce quartier après mon service. Tu m'as bien aidée quand je suis arrivée à New York City avant que les Messerschmidt n'aménagent sur le même palier, je te dois bien ça. »

Charlene accepta ma proposition. J'avais trouvé ainsi une occasion de dresser un plan des lieux, afin de pouvoir mieux préparer l'attentat. Et du côté des explosifs, tout allait pour le mieux. Sur un terrain militaire désert quelque part dans le New Jersey, le colonel Hoyle nous attendait pour une démonstration de notre explosif. Il avait réussi à dérober quatre caisses de dynamite à l'armée, qu'il avait apportées sur le terrain militaire pour les dissimuler. Il avait pris un chariot de l'US Army pour faire le transport et il était accompagné par quatre éclaireurs indiens de la cavalerie. J'étais avec Guido et Isaac et j'ai vu l'équipage arriver. Une fois descendu de cheval, le colonel Hoyle nous a expliqué ce qu'il en était :

« Ce terrain sert à des essais d'explosifs et de canons pour l'armée et la marine, il y a des lieux qui servent au stockage d'explosifs. Nos caisses y passeront inaperçues, je les fait mettre dans la poudrière du terrain. Comme j'assume moi-même l'inventaire, personne ne verra rien.

— Et vos aides ? demanda Isaac, inquiet. Ils ne risquent pas de parler.

— Ce sont des éclaireurs commanches envers lesquels j'ai une entière confiance. Ils ne retiendront jamais le bras qui vengera leurs frères assassinés, si vous voyez ce que je veux dire. Lucie, j'ai cru comprendre que vous allez pouvoir nous faire un plan de l'immeuble.

— J'ai un de mes voisins qui y refait la maçonnerie, je dois lui apporter son repas la semaine prochaine, son épouse ne pouvant y aller. Pour la dynamite, personne ne s'étonnera de sa présence ici ? Normalement, vous devez tout noter colonel.

— C'est exact Lucie, mais j'ai trouvé la parade. La dynamite, en vieillissant, se décompose souvent par la séparation de la nitroglycérine, son composant explosif, et de son support, du sable très fin ou de la sciure de bois. Les caisses qui présentent des fuites de nitroglycérine sont stockées ailleurs que dans l'entrepôt des explosifs à détruire de Picatinny pour des raisons de sécurité, en attendant d'être détruites à leur tour, en petites quantités. La nitroglycérine est récupérée pour fabriquer des charges d'exercice à faible puissance explosive, et le substrat est brûlé, mélangé et

aggloméré avec de la poudre de charbon, dans des chaudières de navire de guerre. En attendant, les caisses qui furent sont stockées dans des poudrières aux alentours pour que la nitroglycérine se sépare de son substrat. Les caisses que j'ai mises de côté pour notre opération sont officiellement dans ce cas. Leur contenu sera remplacé, quand nous l'utiliserons, par des bâtons de dynamite inertes et de l'huile d'éclairage. Personne ne détectera la supercherie, et je couvrirai tout cela avec les écritures administratives nécessaires.

— Merci colonel... reprit Isaac. Guido, j'ai sous le coude ce qu'il faut pour notre opération. Le colonel m'a expliqué que la difficulté que nous avons, c'était de faire exploser quasi-simultanément plusieurs charges d'explosifs dissimulées un peu partout dans la salle de réception. J'ai la solution, venez voir. »

Isaac avait fait suivre avec lui une grosse sacoche remplie de divers matériels qui allaient être indispensables pour notre attentat. Il a d'abord montré ce qu'il fallait pour faire exploser la dynamite, c'était relativement simple :

« Pour chaque charge, il nous faut un détonateur au fulminate de mercure, comme celui-là, pièce qui explose grâce à un courant électrique produit par une bouteille de Leyde, comme celle-là. Elle tient dans la main mais elle produit suffisamment de courant pour produire l'étincelle qui allumera le détonateur. Après, il suffit de faire contact entre les deux pôles de la bouteille via les fils électriques des deux pôles du détonateur. Un simple système d'horlogerie suffit pour faire un contact mécanique entre la bouteille et les deux pôles du détonateur, et boum !

— Ça, c'est pour la charge principale, commenta Guido. Ton assemblage, il va en falloir un par charge, ça va être difficile de synchroniser tout cela.

— C'est pour cela que les autres charges seront allumées non pas par un mécanisme d'horlogerie, mais par un mécanisme qui réagira à la pression provoquée par l'onde de choc de l'explosion. Voyez-donc ceci... »

Isaac a sorti de sa sacoche une capsule métallique plate. C'était la solution à notre problème d'explosions simultanées, comme il nous l'a expliqué :

« En faisant exploser une première charge, commandée par minuterie, nous aurons une onde de pression au moment de l'explosion. Nous pouvons profiter de cette onde pour déclencher d'autres charges secondaires de façon quasi-simultanée. Ceci est une adénoïde, un système employé dans les baromètres sans mercure pour mesurer la pression de l'air. Avec une légère modification, cette capsule peut nous servir pour déclencher des charges secondaires à partir de l'onde de pression de l'explosion principale. Colonel, je crois que vous avez prévu une démonstration.

— J'ai tout ce qu'il faut ici... répondit le militaire. Pour la charge principale, nous ferons exploser un bâton de dynamite avec un contacteur à levier classique, Isaac préparera un autre bâton qu'il placera à 100 yards du premier.

— C'est le cas de figure le plus défavorable... expliqua Isaac. Dans un bâtiment, les charges seront placées plus près les unes des autres, et les murs augmenteront la puissance de l'onde de pression en la confinant dans un espace clos. Si ça marche ici, ça marchera le jour de l'attentat.

— Vous n'avez pas fait d'essais ? demandai-je.

— En conditions réelles, avec un explosif qui en fait détonner un autre, non... précisa le colonel Hoyle. J'ai soumis trois exemplaires de capsules adénoïdes à des explosions militaires lors d'essais auparavant, pour voir si ça fonctionnait, et les trois capsules ont fonctionné en actionnant un système de mise à feu à blanc. Isaac a fait de l'excellent travail, ça devrait fonctionner. Sinon, nous trouverons bien quelque chose d'autre d'ici septembre. Nous sommes fin juin, ça nous laisse du temps pour réagir au cas où... »

Cela n'a pas été nécessaire. La charge primaire a été placée sur un piquet de bois au milieu d'un espace réservé aux essais d'explosifs, et reliée au boîtier de commande du colonel. La seconde charge a été enterrée à cent yards de là, seul son système de mise à feu étant laissé à l'air libre. Derrière une butte de sécurité, nous étions tous à l'abri. Le colonel a chargé le boîtier et commande en tournant une manivelle, puis il a poussé vers le bas un levier en T, monté sur le dessus du boîtier, qui assurait la mise à feu de la charge de dynamite. Une détonation retentit.

En regardant par-dessus la butte, nous avons pu voir un cercle d'herbe calcinée et de terre brûlée mise à nu autour de l'emplacement de la charge primaire. Et, cent yards plus loin, un cratère de terre, fraîchement excavée par l'explosif qui y avait été enterré, marquait l'emplacement de la charge commandée par le système à pression d'Isaac. Le problème de la commande simultanée de l'explosion de plusieurs charges était réglé.

Début juillet, peu après la fête nationale américaine, je me suis rendue un soir au chantier sur lequel travaillaient le père et le fils Stanton, sous prétexte de leur apporter leur panier pour le dîner. Dans l'immeuble en chantier, j'ai pu voir que le gros œuvre était fini, le travail des maçons était désormais exclusivement orienté autour de la finition des ouvertures devant être garnies de fenêtres. Par rapport à l'entrepôt d'origine, plusieurs dizaines de fenêtres supplémentaires avaient été ouvertes dans les murs afin de permettre l'installation de bureaux. Au premier étage du bâtiment, une vaste salle de réception avait été aménagée, avec une cuisine à l'angle du bâtiment situé du côté de Cortland Street.

En toute innocence, Avery Stanton m'a fait visiter le chantier ; Le quatrième et dernier étage était quasiment fini : il comprenait le bureau de direction, à l'angle de Liberty et Church Street, et plusieurs vastes bureaux destinés aux équipes dirigeantes de la Compagnie des Messageries Transatlantiques. Les troisième et seconds étages étaient réservés aux bureaux des employés de la compagnie, et le premier devait servir pour recevoir les clients et fournisseurs. Quand au rez de chaussée, il comprenait une écurie, un espace pour les voitures à cheval et tous les services nécessaires à la vie de ce siège social, ce que m'a montré Avery Stanton :

« Il n'y avait pas grand-chose à faire pour le rez de chaussée, juste quelques aménagements, et ce niveau est terminé. Ce sont les étages de bureaux qui nous ont demandé le plus de travail avec toutes les fenêtres à percer. Nous terminons par le premier étage, et il nous faut faire beaucoup de travail là-dessus.

— Encore des fenêtres à percer ?

— Oui, mais là, c'est fini. Nous avons surtout un balcon à installer pour la salle de réception, côté Liberty Street. Nous ferons cela dès que nous aurons fini le grand escalier central, la semaine prochaine. Le verrier attend pour poser la verrière qui doit éclairer cet escalier, au centre du bâtiment. Il donne accès à tous les étages depuis la réception du rez de chaussée. Il y a deux autres escaliers aux extrémités du bâtiment, pour le personnel de service... »

Naturellement, Avery m'a montré tout cela. Et j'ai soigneusement mémorisé toute la configuration des lieux avant de la porter, par écrit, sur plusieurs feuilles de papier. À mon rendez-vous suivant avec Guido, le résultat de mon travail dépassait toutes les espérances :

« Je ne suis pas architecte, c'est très approximatif comme travail et les dimensions sont sûrement fausses, mais la disposition des pièces est respectée, ainsi que leurs proportions. J'espère que cela sera utile au colonel Hoyle pour ses calculs.

— Au-delà de toute espérance Lucie ! Le colonel connaît les dimensions du bâtiment, il n'aura aucun mal à te dire où poser les charges. Tout le monde sera dans la salle de réception le jour de l'inauguration des locaux, c'est exact ?

— Oui. Je pourrais apporter et amorcer la charge primaire. Il y aura des plantes vertes pour dissimuler les charges secondaires, je le sais par Orville, le valet des Dupuys.

— Intéressant... Essaye aussi de connaître le fournisseur des caisses de champagne, il y aura forcément des bouteilles de débouchées ce jour-là. Nous pourrions dissimuler quelques bâtons dans des double fonds installés dans ces caisses. »

Le projet d'attentat avançait bien, d'autant plus que la date de l'inauguration était fixée : le dimanche 11 septembre 1881. Monsieur et madame Dupuys réservaient du personnel pour ce soir-là. Djemila et moi-même avions bien évidemment été retenues en cuisine, Orville organisant l'ensemble des approvisionnements avec le sérieux et la diligence qui le caractérisent. Quand à Mylène et Sonia, elles ont été requise pour servir au buffet. Cette nouvelle me remplissait de joie, d'autant plus que j'avais une bonne raison de vouloir compter Sonia sur la liste des victimes.

Début août, trois semaines avant la fin des travaux au siège de la Compagnie des Messageries Transatlantiques, j'ai été convoquée dans son boudoir par madame Dupuys. Il y avait aussi Sonia, et je ne comprenais pas de quoi il en retournait. Madame Dupuys m'a tout de suite montré un service de cuillères à thé en argent auquel il manquait une pièce. Le présentoir était garni de onze cuillères, et un vide marquait l'emplacement de la douzième. Avec son aplomb habituel, madame Dupuys m'a tout de suite expliqué la situation :

« Sonia, ici présente prétend que vous avez volé la douzième cuillère. Elle soutient dur comme fer que la coupable, c'est vous. Naturellement, je tiens à vous demander des explications avant de procéder à des sanctions.

— Madame, tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ignore où est rangée l'argenterie...

— C'est pas vrai !... minaуда Sonia, sûre d'elle.

— Je n'ai accès à votre logement que pour servir à table quand ma présence est requise, et je n'ai pas enfreint cette règle depuis que vous m'avez embauchée...

— C'est pas vrai !

— Je me doute bien que vous avez de l'argenterie, mais le seul de vos domestiques qui y touche, à ma connaissance, c'est Orville quand il dresse la table...

— C'est pas vrai !

— Je n'ai pas dérobée cette cuillère, et j'ignore où elle est...

— C'est pas vrai !

— Et même pour faire la vaisselle, je ne touche jamais à l'argenterie.

— C'est pas vrai !

— Sonia, vous interviendrez quand je vous demanderai quelque chose... coupa sèchement madame Dupuys. Vous étiez où pendant la journée de mardi dernier ?

— Le matin, après avoir pris mon service, j'ai reçu du volailler le chapon que je vous ai préparé pour midi. Comme il faut surveiller attentivement la cuisson, tout en préparant en même temps la purée d'aubergines qui l'accompagnait, je n'ai pas quitté la cuisine.

— C'est pas vrai ! »

Ce fut la remarque de trop pour Sonia, qui reçut un soufflet de la part de sa patronne. La joue écarlate, elle n'a pas osé interrompre mes explications par la suite :

« Après avoir fait la vaisselle, je me suis rendue au marché en compagnie de Djemila, qui pourra vous confirmer. Nous devons acheter des produits de saison pour les prochains repas, et nous sommes rentrées à cinq heures pour préparer le dîner.

— Bien, merci de vos explication. Le service était complet la dernière fois le matin de cette journée, quand j'ai demandé à Orville de préparer du thé pour dix heures, je recevais une amie qui n'est pas restée pour déjeuner. Ensuite, Orville s'est occupé de faire nettoyer et ranger le service, je peux lui demander à qui il a demandé de s'occuper de l'argenterie ce jour-là... »

J'ai pu voir Sonia blêmir à ce moment-là. Toujours impassible et sévère, madame Dupuys a remis les choses à leur place :

« Il y a bien une menteuse et une insolente dans cette pièce, je pense que vous voyez de qui je parle... Sonia, reprenez votre service et ne vous amusez plus à porter des accusations mensongères envers qui que ce soit. Malgré le fait que mon époux vous apprécie au plus haut point, je n'aurais aucun scrupule à vous congédier si un tel incident devait se reproduire. J'ai deux mots à dire à Lucie, vous sortez et vous évitez d'écouter à la porte si vous tenez à votre poste. Filez !

— Bien madame... »

Penaude, la femme de chambre a quitté la pièce. Madame Dupuys m'a expliqué ensuite sa position, et elle était très simple :

« Lucie, je n'ai aucun doute sur votre intégrité du fait que, comme Djemila et Orville, vous faites partie du personnel dont je me suis chargée personnellement du recrutement. Mon époux n'a été capable que de recruter une ivrognesse paresseuse et cette écervelée insolente de Sonia. Votre honnêteté ne fait aucun doute, je le sais.

— Madame, si j'osais... Comment êtes-vous sûre de mon intégrité ?

— Vous ne portez pas de bijoux, le seul objet précieux que je vous sais être en votre possession est votre montre-gousset, que vous avez toujours avec vous depuis le jour où je vous ai embauchée. »

J'ai quitté madame Dupuys interloquée par cette affaire de bijoux. Je ne voyais pas le rapport avec la cuillère en argent, en dehors du métal précieux. J'ai croisé Orville et je lui ai fait part de l'accusation dont j'avais été victime de la part de la femme de chambre :

« Orville, tu es au courant pour la cuillère en argent ?

— Oui, et je sais où la trouver.

— Vraiment ?

— Tu regarderas l'annuaire de la main gauche de Sonia la prochaine fois que tu la croiseras, tu auras la réponse. »

Je n'y repensais plus et j'avais autre chose en tête quand, la semaine d'après, j'ai jeté un coup d'œil aux mains de Sonia lors d'un service à table : elle avait une bague en argent là où Orville m'avait dit de regarder. Visiblement, la cuillère en argent n'était pas perdue pour tout le monde...

En cette fin du mois d'août 1881, il ne nous restait plus que quelques semaines avant la date prévue pour la réception. J'avais pu obtenir d'Orville le nom du fournisseur pour le champagne, la maison Barrots-Lavinace, un négociant en vins de la ville de Bordeaux qui avait remporté le contrat, du fait de son bureau à New York City et de ses importations régulières depuis la France. Par ses relations, Guido avait pu obtenir la complicité d'un charretier qui faisait les livraisons pour le négociant, un émigré italien fraîchement arrivé, qui coopérait avec nous par conviction. Nous nous sommes réunis lors d'une conférence organisée par l'ancien chef de la rébellion des métis du Manitoba, le canadien Louis Riel. Tout était prêt, Isaac avait préparé la bombe primaire, le colonel Hoyle tenait au frais la dynamite chez lui, ne restait plus que ma participation à la pose de la bombe, ce que m'a expliqué Guido :

« Carlo Agghju, le charretier qui fait les livraisons pour Barrots-Lavinace, va s'arranger pour que nous substituions des caisses à double fond garnies avec nos bombes aux caisses de champagne ordinaires. Le colonel Hoyle m'a dit qu'il peut en faire trois avec la dynamite dont nous disposons. Resteront quatre charges de moindre puissance à répartir dans la pièce par Lucie, plus la charge primaire à mettre le plus près possible du centre de la pièce.

— Pour les caisses, j'ai un voisin serbe qui pourra m'en faire des copies à double-fond... expliqua Isaac. Il marche avec nous, c'est Bogdan Krasnovic. L'attentat de 1873 contre le consul autrichien à Madrid, c'est lui. Excellent menuisier en plus.

— Précautions habituelles : il ne doit voir que toi, tu ne lui dis rien sur ce qu'on va faire... indiquais-je. Compte-tenu de la disposition de la pièce, pour des raisons pratiques, la table du buffet sera le long du balcon côté Cortland Street. Le couloir qui conduit à la cuisine, de l'autre côté du bâtiment, donne sur le coin nord-ouest de la pièce. Je disposerais les trois caisses tout au long de la table. Cela apparaîtra comme étant logique pour servir tous les convives. J'aurais le côté le long de Liberty à miner. Issac, j'ai quel délai avec ta machine infernale ?

— Une fois la minuterie armée, environ quinze minutes. Comptes dix pour quitter la pièce en toute sécurité. Tu as trouvé pour la bombe ?

— Je la camouflerais dans une desserte, avec les alcools. Je pourrais ainsi la mettre au centre de la pièce sans attirer l'attention.

— Alors Guido, je vois que tu complotes toujours. Merci pour ta publicité dans ton *Black Flag*, ça m'a ramené du monde.

— C'est ce que je te devais Louis. Je te présente Lucie Martin, une sympathisante, Isaac Birnbaum, bien connu dans tout l'Empire austro-hongrois, et George Hoyle, un autre de nos sympathisants. »

Louis Riel, le chef de la rébellion des métis du Manitoba de 1869-70, est venu à notre table ce soir-là, en toute simplicité. Il nous avait expliqué que, malgré la paix signée avec le gouvernement du Canada, la situation de son peuple s'était dégradée, les dépossessions de terres continuaient. Malgré son exil aux États-Unis, il s'attendait à devoir retourner combattre pour son peuple, comme il l'avait fait en 1869-70. Très pessimiste, il s'attendait à une nouvelle révolte :

« ...Les droits des métis sont foulés aux pieds par ceux qui s'étaient engagés à les respecter, mon peuple est poussé à la misère et à la faim. Tous les jours, j'ai des nouvelles de plus en plus tristes en provenance de mon pays. La justice pour les pauvres n'est qu'une plaisanterie !

— Et si vous retournez là-bas combattre... demandai-je. Pensez-vous réussir à devenir quelqu'un sur qui le gouvernement canadien devra compter. En quelque sorte, une figure respectée qui, en quatre ou cinq ans, pourra faire beaucoup pour que les droits des métis du Manitoba soient enfin respectés ? »

Louis Riel a marqué un intérêt profond pour ma question. Après une brève réflexion, il m'a répondu ceci, que j'ai trouvé surprenant :

« Dans cinq ans, je ne serais plus qu'un cadavre livré aux chiens. Ma personne importe peu, je sais comment je finirais. Mais mes idées de justice pour mon peuple, elles, continueront à faire leur chemin. Et la justice vaincra, mais au prix de ma vie. Ou, plutôt, grâce à mon sacrifice. Des fois, il faut savoir s'embraser plutôt que déperir. »

Je n'ai pas oublié cette remarque de Louis Riel. Et face à mon désir de poursuivre une existence aussi tranquille que routinière, entre un métier qui me plaisait et une tranquillité qui m'avait toujours fait défaut dans mes jeunes années. Je regrettais par moment d'avoir remis le pied à l'étrier de la lutte armée après la Commune. Mais c'était trop tard pour faire marche arrière, et je ne pouvais pas faire l'économie d'une concrétisation de mes engagements politiques de cette façon.

Autre événement notable en cette fin de mois d'août 1881, la visite dans mon quartier d'une délégation de progressistes russes à l'initiative de Guido, sous couvert de son journal anarchiste, *The Black Flag*. J'avais proposé, avec l'accord de mes voisins, la visite de leurs appartements pour que la délégation russe puisse se rendre compte des conditions de vie que nous subissions. Pour tout vous dire, Five Points était un taudis, ni plus, ni moins. Des projets portant sur sa démolition couraient depuis mon arrivée à New York City en 1872, mais rien ne s'était concrétisé. Je craignais fort que la visite d'une délégation d'hommes d'une haute bourgeoisie étrangère soit mal vue par les habitants du quartier, mais il n'en fut rien.

Contents de voir que l'on s'intéressait enfin à leur sort, les habitants de Five Points ont accueilli avec chaleur les délégués russes. Ces derniers ont montré un profond respect pour les habitants du quartier, les abordant avec une civilité simple et sincère à laquelle la population de Five Points n'avait pas droit de la part du reste de la population de New York. Les questions ont fusé de part et d'autres, la délégation russe nous apprenant que des taudis similaires existaient à Moscou et Saint Petersburg, et les habitants de Five Points apprenant aux russes que le quartier était insalubre dès sa création : bâti sur les terrains libérés par l'assèchement du lac de Collect Pond cinquante ans plus tôt, il restait très humide à cause de sources souterraines toujours actives. Et la mairie ne s'en préoccupait pas.

Dans la délégation russe, j'ai vite sympathisé avec un homme qui était un haut responsable des écoles dans un coin perdu de Russie, un monsieur Illya Oulianov. Il était accompagné d'un de ses fils, le petit Volodia, onze ans, qui scrutait avec un regard d'aigle et un intérêt profond tout ce qui se passait tout autour. Monsieur Oulianov n'a expliqué sa démarche et ses engagements :

« Bien sûr, je suis un membre de l'appareil d'État de l'administration du Tsar, mais je m'efforce d'utiliser cette position pour changer les choses de l'intérieur, en douceur. L'énorme problème que je rencontre, c'est l'immobilisme du pouvoir russe. Nos campagnes sont dans la misère, nos villes regorgent de pauvres alors que le pays ne cesse de s'enrichir. L'Empire Russe ne tient que par sa police, et je crains le pire pour l'avenir. C'est pour cela que j'éduque mes enfants aux réalités de ce monde, en espérant qu'ils pourront y changer quelque chose. Vladimir, mon cadet, m'a poussé à l'emmener avec lui dans cette visite. J'avoue que j'ai hésité à cause de la réputation du quartier mais je suis bien heureux d'y avoir vu des gens debout, comme vos voisins et vous. Même au milieu de ce taudis, il y a des fleurs vives et fortes, comme vous !

— Merci du compliment. Vous savez, quand vous êtes tout en bas de l'échelle, vous n'avez pas d'autre choix que de vous entraider pour survivre. Je ne connaissais personne quand je suis arrivée ici il y a de cela neuf ans, mes voisins m'ont beaucoup aidé...

— Excusez-moi... »

Monsieur Oulianov a eu une conversation brève avec son fils, qui ne parlait pas un mot d'anglais. Son père m'a traduit ensuite ce que son fils lui a dit :

« Volodia m'a demandé de vous dire qu'il veut continuer à se battre pour que des gens comme vous aient une vie meilleure. Avant de venir ici, il savait pourquoi, maintenant, il sait contre quoi il doit lutter, et il m'a dit qu'en pensant à vous et à vos voisins, il trouvera comment faire. Il ne vous oubliera pas, et il m'a demandé de vous dire qu'il admire votre courage. »

Ces compliments me sont allés droit au cœur. J'en avais besoin tellement l'envie de tout abandonner dans le projet d'attentat contre le siège de la Compagnie des Messageries Transatlantiques me pesait. En regardant autour de moi après le départ de la délégation russe, je me suis demandée si ça valait le coup de rester dans mon coin et de laisser tout cela continuer, sans rien faire. J'ai vite compris que la réponse ne pouvait être que non.

Il faisait chaud à New York City en ce début du mois de septembre 1881. Le chantier du siège social américain de la Compagnie des Messageries Transatlantiques était fini, et le jour de l'inauguration avait été fixé au 11 de ce mois, comme ce qui avait été décidé. Grâce à ses complicités dans les milieux anarchistes locaux, Guido avait pu obtenir un box dans une écurie du quartier tenue par un sympathisant de notre cause. Le colonel Hoyle et Isaac avaient fait de cet endroit le lieu où les explosifs seraient préparés. Avec la complicité de Carlo le charretier sarde, les caisses de champagne devant être livrées pour l'inauguration avaient fait un petit détour pour passer par notre box. Je m'y suis rendue un soir en compagnie de Guido pour prendre mes dernières instructions, et me faire remettre l'explosif primaire. En me le remettant, Isaac m'a expliqué comment il fonctionnait :

« C'est une minuterie avec une faible précision, mais tu as dix minutes minimum de garanties avant explosion si tu tournes bien à fond le bouton qui est sur le dessus, je l'ai contrôlé à plusieurs reprises avant de l'assembler dans la bombe. J'ai fait un fagot avec les bâtons de dynamite, la bouteille de Leyde est cachée à l'intérieur, la minuterie est sur le dessus. Il faut juste que tu vérifies que les fils reliant les capsules de fulminate à la minuterie ne sont pas débranchées. J'ai tout soudé pour que ça tienne le temps que tu t'en serves.

— Il n'y a pas de problème pour avoir l'électricité à partir de la bouteille de Leyde ?

— J'ai vérifié la charge d'une bouteille-témoin sur deux semaines. Au bout de cette période, il reste encore suffisamment de courant pour déclencher les capsules de fulminate. Par précaution, j'ai chargé la bouteille ce matin avant de venir afin d'avoir le moins de perte électrique possible. Selon le colonel, il suffit de l'explosion d'un seul bâton pour tout déclencher, et il y en a neuf en tout.

— Ne t'en fais pas, j'en prends soin... Colonel, ça marche pour vos caisses ?

— J'ai réparti les bâtons, je vais laisser Isaac monter la bouteille de Leyde et les détonateurs avant de faire refermer le double-fond. Nous aiderons Carlo à recharger tout cela avant qu'il aille faire sa livraison. Carlo, votre retard risque de se faire remarquer.

— Pas du tout monsieur. Il y a beaucoup de circulation dans New York, et j'ai des circuits de livraison assez longs. Les clients ont l'habitude, ils savent que je passe dans la matinée, et ils ne se formalisent pas si j'arrive à onze heures et demie au lieu de neuf heures.

— Dépêchons-nous quand même... précisa Guido. Nous risquons d'être repérés si nous traînons trop. Colonel, vous avez les charges secondaires à main ?

— Je les ai assemblées dimanche dernier avec Isaac pour la partie commande barométrique, indiqua le colonel Hoyle. Lucie, c'est à vous, je vous laisse faire. »

J'ai eu trois fagots de dynamite de plus à poser dans la salle de réception, explosifs remis ce jour-là par le colonel Hoyle. Les caisses de champagne piégées sont parties vers leur destination, et j'avais sur moi ce qu'il fallait. Comme je m'étais portée volontaire pour aider à terminer l'aménagement de la salle de réception, j'ai eu tout à loisir de camoufler mes trois charges secondaires dans les pots des plantes vertes décorant la pièce côté Liberty Street. La justice était en marche, et je tenais fermement la garde de son épée entre mes mains.

Le dimanche 11 septembre 1881 était pour moi une journée de travail comme une autre, ou presque. J'avais été recrutée comme extra, à ma demande, pour préparer le dîner de gala qui devait marquer l'inauguration du nouveau siège social new-yorkais de la Compagnie des Messageries Transatlantiques. Outre Charles Dupuys et Stephen Hanson, les deux cibles prévues, il y avait d'autres personnalités dont la disparition pouvait être d'un certain intérêt. Je ne parle pas que de

cette cruche de Sonia et de son alter-ego imbibé en la personne de Mylène, mais de divers capitaines d'industrie au palmarès peu élogieux. Orville, qui connaissait bien du monde, m'a fait les présentations en m'aidant à installer les caisses de champagne :

« Ce charmant monsieur d'un âge avancé n'est rien d'autre que Syllas Rackler, héritier d'une longue lignée de marchands d'esclaves de la Nouvelle-Orléans, et planteur. En bonne gloire du sud, il a vite mis ses fonds à l'abri à l'étranger avant de racheter à bas prix, à la fin de la guerre de Sécession, des plantations dont les propriétaires avaient été dépossédés par les troupes de l'Union. Naturellement, il a contribué à la disgrâce de certains de leurs propriétaires grâce aux informations qu'il avait accumulées sur eux pendant qu'il était membre du Congrès de la Confédération Sudiste... Heywood Langtree, banquier prospère de Cleveland, Ohio. Il était un des responsables de la banque de la Confédération à Richmond, celle où il a manqué un million de dollars en or sur les comptes après la reddition d'Appomatox. Monsieur Langtree n'a eu aucun mal à trouver des fonds pour fonder sa banque dans l'Ohio en 1866, mais il ne vaut mieux pas trop demander où il les a trouvés... Clyde Dickenson, armateur de Charleston, spécialiste du forçage du blocus maritime contre le sud pendant la guerre de Sécession. Et, via une de ses filiales en Grande-Bretagne, actif dans le commerce maritime du nord au même moment, ce qui lui a permis de repartir d'un bon pied malgré le fait que sa flotte au drapeau du sud aie été envoyée par le fond, il n'y a pas de petit profit...

— Charmante réunion...

— C'est le moins que l'on puisse dire. Le grand lustre de la salle de réception marque le centre de la pièce, c'est un bon repère à garder en vue... »

Surprise d'une telle remarque, j'ai suivi Orville dans le couloir qui nous séparait de la cuisine. Une fois seul, il m'a brièvement expliqué :

« Je suis avec toi, Guido ne t'a pas parlé de moi pour des raisons évidentes de sécurité. Tout le monde est là, il ne nous reste qu'une caisse à placer, faisons vite pour ne pas éveiller le soupçon.

— Si je m'attendais à ça... Mais c'est vrai que toi, tu as la guerre de Sécession...

— La guerre en elle-même, non. Tous les profiteurs des deux camps qui ont fait fortune sur les cadavres des soldats de la Confédération et de l'Union, oui. Mon beau-père a eu un fils tué dans les rangs de l'Union à la seconde bataille de Bull Run, et un autre tombé au combat pour l'Union lors du siège de Memphis... Les convives ne vont pas tarder à demander les alcools.

— Je m'en occupe. Tu peux éloigner Djemila de la salle de réception, s'il te plaît ?

— Elle doit recevoir des victuailles au rez de chaussée, ne t'en fais pas. Elle t'attend dans la cuisine pour la suite. »

Orville est descendu chercher la dernière caisse de champagne piégée dans l'entrepôt tandis que j'ai rejoint Djemila dans la cuisine. J'ai trouvé la gouvernante en compagnie d'un jeune homme qui m'était inconnu, absorbé par la lecture d'un ouvrage intitulé *Le fromage de chèvre*. Djemila m'a expliqué ce qu'il faisait ici :

« Lucie, je te présente monsieur Samuel Bush. Il est intéressé par la mécanique, qu'il étudie à l'université, et il compte en faire son métier plus tard. Samuel, la cuisinière de monsieur Dupuys, qui est aussi mon amie, Lucie Martin.

— Enchanté mademoiselle, je parlais justement à madame Djemila de mes projets de fabrication de machines destinées à des fromageries.

— Samuel, vous me flattez en m'appelant mademoiselle, je ne suis plus tout jeune et je suis veuve, mais vous ne pouviez pas le savoir.

— Toutes mes excuses pour cet impair madame Lucie... Si je vous dérange, vous me le dites, j'irais lire ailleurs.

— Vous ne nous dérangez pas du tout Samuel... précisa Djemila. Je vais devoir rejoindre Orville pour ma livraison de fruits. Lucie doit préparer les alcools, elle ne va pas rester.

— Madame Djemila, vous attendez quoi, comme fruits ?

— Des pommes de Long Island pour le dessert, ainsi que d'autres fruits de saison, j'ai demandé un assortiment. Ce n'est plus Le Temps des Cerises, mais nous avons de quoi garnir notre corbeille de fruits. J'y vais, à tout à l'heure ! »

D'un discret coup d'œil, Djemila m'a fait comprendre qu'elle faisait partie de la conspiration. Il me fallait faire vite, mais sans hâte. Prétextant une bouteille de sherry achetée en dernière minute, j'ai pris mon panier, en la présence indifférente du jeune Samuel Bush, plongé dans son livre, et j'ai poussé la chariot dans le couloir. Une fois seule, j'ai sorti de mon sac la machine infernale d'Isaac et je l'ai armée. Dix minutes... J'ai rapidement jeté un coup d'œil sur ma montre, il était neuf heures moins dix en cette soirée de fin d'été.

J'ai poussé le chariot vers la salle sans hâte, la minuterie de mon complice cachée derrière les bouteilles, inaudible mais active. En entrant dans la salle, j'ai jeté un dernier coup d'œil à Sonia et Mylène, mielleuses et souriantes, faisant le service à des capitaines d'industrie qui méprisaient ouvertement les boniches comme elles. Le lustre au centre de la pièce, bien vu Orville. J'ai poussé le chariot jusque sous cet éclairage qui brillait de mille feux cristallins, illuminé de l'intérieur par les becs de gaz qu'il dissimulait derrière ses verreries délicatement taillées, et j'ai commencé à faire le service. J'avais une excuse de prête pour quitter la pièce sans attirer l'attention :

« Messieurs, je vais devoir vous laisser quelques instants, je n'ai pas pu faire suivre le cognac et l'eau de vie de poire, ma desserte étant trop petite. Je vous sers les premiers verres, je vais vous chercher la suite.

— Merci pour votre travail madame Martin, laissez-faire Sonia et Mylène pour le service, vous êtes sûrement attendue en cuisine... » conclut monsieur Dupuys.

Neuf heures moins cinq. J'ai pris le chemin le plus court pour rejoindre l'entrepôt en passant par le grand escalier central puis la loge du concierge, au rez de chaussée. Monsieur Llevellyn Seyne, qui occupait ce poste depuis peu, n'a pas été étonné de me voir passer par chez lui pour regagner l'entrepôt, situé juste derrière sa loge. Je suis arrivée sur la quai de chargement à neuf heures moins une, et j'ai retrouvé Orville et Djemila.

« Il y en a encore pour longtemps ? me demanda la gouvernante. Un quart d'heure maximum, d'après ce que m'a expliqué Orville.

— J'ai mis en marche à neuf heures moins dix, expliquai-je. Ça ne devrait pas prendre beaucoup de temps avant de faire effet.

— Patience donc... » conclut sobrement Orville.

Sur le quai désert, nous avons attendu que le dispositif ingénieux, mis au point par le colonel Hoyle et Isaac, ne se déclenche. Ce soir-là, à neuf heures trois minutes précises, une violente explosion nous jeta à terre. Tous les explosifs placés par mes soins ont fonctionné, ne laissant aucun survivant parmi les décombres du bâtiment. Nous nous sommes relevés et j'ai tout de suite pensé au jeune homme qui j'avais laissé dans la cuisine. Il y avait un escalier de service qui donnait sur la cuisine depuis l'entrepôt, je m'y suis ruée et j'ai trouvé, deux étages plus haut, Samuel Bush, impassible, le nez plongé dans son livre intitulé *Le fromage de chèvre*. Complètement ahuri, il m'a demandé en me voyant entrer dans la pièce :

« Heu... Excusez-moi, mais c'était quoi ce bruit ?

— Je vous expliquerai mais suivez-moi, il faut sortir d'ici en vitesse ! »

Le temps de descendre l'escalier de service vers l'entrepôt, les pompiers étaient arrivés depuis la caserne de la compagnie Ladder 19, située au coin de Vesey et de Church Street. Leur officier nous a expliqué la situation en deux mots, ce qu'Orville m'a résumé :

« La voilà avec le jeune homme dont je vous ai parlé... Lucie, le lieutenant Patrick Bailey, des pompiers de la ville, il y a eu une explosion qui a démoli la moitié du bâtiment, et il nous demande s'il y a d'autres personnes que vous dans les étages ?

— Je n'ai vu personne, c'était une soirée sur invitation et, en dehors de Djemila et de moi, le personnel de maison employé comme extra était dans l'autre aile du bâtiment.

— Mouais... fit l'officier des sapeurs-pompiers, flegmatique. J'envoie une équipe vérifier les étages encore intacts pendant que je fais sécuriser les décombres. La police vous attend pour prendre vos noms et adresses, pour l'enquête... »

Deux agents de ville, présents dans les environs, ont pris nos identités pour les besoins de l'enquête avant de nous laisser partir chez nous. Alors que nous allions rentrer à pied, une de mes connaissances m'a hélée depuis Cortland Street. C'était mon voisin Jake O'Doyle qui avait fini sa journée avec son fiacre :

« Par Saint Patrick ! Lucie, qu'est-ce qui s'est passé ici ?

— Il y a eu une explosion, les pompiers nous ont demandé de rentrer chez nous vu que nous ne sommes pas blessés. Je te présente mes collègues, Djemila et Orville, je t'ai parlé d'eux.

— Je vais prévenir madame Dupuys de la mauvaise nouvelle, je rentre tout de suite sur la sixième avenue... expliqua Orville.

— Montez tous les trois, je vais vous ramener chez votre employeur, je connais le chemin. J'ai fini ma journée et je rentre à Five Points, ça ne me fera faire qu'un petit détour.

— Jake, ce n'est pas la peine de te plier en quatre pour nous...

— T'en fais pas Lucie, j'ai tout mon temps, Patricia aime être au calme les soirs d'été pour finir son travail sans être dérangée, je vais lui faire ce plaisir, elle le mérite bien. Allez, tout le monde à bord et *let's roll* ! »

C'était fini, et c'était aussi facile que ça. J'étais profondément calme ce soir-là, j'ai repensé à mon mari et à mes enfants, assassinés par celui qui était alors général aux ordres des versaillais, Charles Dupuys. Alors que des renforts de police et des badauds convergeaient vers le lieu de l'explosion, nous laissions derrière nous des ruines et des cadavres. Pour moi, ce fut sans remords, ni regrets. J'avais tourné une page en cette chaude soirée de fin d'été, une page que j'avais laissé en suspens depuis 1871...

La suite des événements a vite été gérée par la police. Naturellement, j'ai été convoquée au poste de police et soigneusement interrogée sur ce qui s'est passé ce jour-là. Les premiers résultats de l'enquête avaient permis de déterminer que de la dynamite avait été employée pour réduire en miettes l'immeuble de la Compagnie des Messageries Transatlantiques. L'enquête technique, confiée à des militaires, a permis de déterminer qu'un explosif primaire avait été employé pour faire exploser plusieurs charges. Une des capsules barométriques employées par Isaac avait même été retrouvée dans les décombres de cet attentat, qui avait fait 93 tués. Dont Sonia et Mylène...

J'avais sciemment omis l'histoire de la desserte des alcools afin de ne pas attirer l'attention sur moi en me contentant de dire que j'avais apporté les boissons sur la table prévue à cet effet, ce qui n'était pas faux, une table ayant été dressée non loin du centre de la salle de réception afin de faciliter le service. Naturellement, Orville et Djemila ont suivi ma version à la lettre, et la police n'y

a vu que du feu. Les policiers nous ont vite mis hors de cause et ne se sont pas plus préoccupé de nous.

Une gouvernante, une cuisinière et un valet, c'est du petit personnel, pas censé présenter un quelconque intérêt dans le cadre d'un complot terroriste. Surtout que deux d'entre nous, une domestique et une femme de ménage, sont sur la liste des victimes. Le corps de Mylène a été retrouvé dans les décombres tandis que celui de Sonia avait été projeté par l'explosion jusqu'à Vesey Street, où il avait atterri dans une boulangerie en défonçant la vitrine la tête la première. Djemila a ironisé en soulignant que c'était bien la seule chose que Sonia pouvait faire avec sa tête...

Comme prévu, Guido a passé dans son journal, le *Black Flag*, une revendication d'un groupe anarchiste inventé à l'occasion, la cellule du 3 août, avec un texte soigneusement composé pour appuyer une revendication sociale anarchiste. Outre un assortiment de 46 industriels divers, comprenant des profiteurs de guerre, des anciens esclavagistes, des voleurs de terres indiennes, 9 policiers faisaient partie des victimes, dont un briseur de grèves renommé, 21 religieux chrétiens haut placés, mais ni rabbin, ni imam selon les dires d'Isaac et Djemila, 4 directeurs de pensions de jeunes filles, 7 militaires avec beaucoup de sang sur les mains, dont un ancien officier sudiste qui avait eu pour tâche la supervision du camp de prisonniers de guerre de l'Union à Andersonville, un véritable mouvoir, et avait été discrètement réintégré dans l'US Army après Appomatox du fait de ses connaissances des réseaux d'évasion d'or montés par divers membres du gouvernement de Richmond, 4 rentiers enrichis par la spéculation, dont un qui était propriétaire du quart des immeubles de Five Points et chicanait depuis des années avec la municipalité pour se faire racheter au prix fort ses taudis dans le cadre de l'assainissement du quartier, et les deux sottises susmentionnées. Des gens bien sympathiques dont la disparition a été amèrement regrettée par les idiots et les exploités...

Isaac Birnbaum, notre expert en machines infernales, a brièvement été inquiété par la police mais il a été rapidement disculpé quand le représentant de la police impériale à l'ambassade de l'Empire Austro-Hongrois a déclaré que si une bombe réussissait à exploser, on pouvait être sûr qu'il n'y était pour rien. Comme quoi, les réputations... D'un autre côté, Llevellyn Seyne, le concierge de l'immeuble, s'est mis à rédiger un livre dans lequel il tentait de prouver que l'explosion de l'immeuble de la Compagnie des Messageries Transatlantiques n'était pas un attentat, anarchiste, mais un complot de la mairie pour récupérer le terrain, et autres idioties du même genre. Son ramassis d'idioties a trouvé un éditeur et il s'est même vendu auprès des amateurs de sensationnel.

Quand à moi, j'avais décidé, en accord avec Guido et les autres, de prendre le large. J'avais prévu de m'installer au Canada, la ville de Calgary était en pleine expansion à l'époque et je pouvais y arriver sans trop de peine par le chemin de fer depuis Chicago. J'ai pensé que l'enquête de police n'aurait aucun mal à établir rapidement ma véritable identité, et j'ai préféré prendre les devants. De plus, quitter définitivement Five Points ne me portait pas peine, bien au contraire. Restait à quitter madame Dupuys, veuve depuis peu. J'ai été convoquée à la mi-octobre par ma patronne pour me voir signifier l'accord pour mon congé. Ma patronne, qui m'avait à la bonne, me regrettait amèrement :

« Lucie, je ne vais pas tergiverser avec vous : je perds une perle en vous laissant partir, mais je serais malhonnête de vous laisser manquer cette opportunité de faire une meilleure carrière à Chicago. Autant les deux incapables qui ont péri dans l'explosion ne m'émeuvent point, autant votre départ me touche beaucoup. Mais c'est la vie, et je ne peux que vous donner raison de prendre une telle initiative, surtout si cela doit vous donner une vie meilleure.

— Merci madame Dupuys. Après ce tragique événement, je vous souhaite, à vous aussi, de vous remettre de cette épreuve.

— C'est un bien grand mot, "épreuve", pour ce qui m'arrive. Mon mariage avec Charles Dupuys n'était qu'un mariage de convenances, pure convention pour caser la jeune fille de grande famille bourgeoise que je suis. Le veuvage est plus un soulagement pour moi qu'autre chose, d'autant plus que mon époux, en dehors de suivre les conseils de ses avoués pour la gestion de sa fortune, et de lutiner sa maîtresse, s'en remettait à moi pour tout ce qui était affaires courantes.

— Sa maîtresse ?

— Comment croyez-vous qu'une sotte, paresseuse, insolente et voleuse, comme Sonia ait pu avoir un emploi dans notre maisonnée ? Enfin, passons, des femmes de chambres capables, ce n'est pas ce qui manque, Orville et Djemila ont toute ma confiance pour en recruter une. Si vous avez quelqu'un à me conseiller, envoyez-moi la personne en question... Bref, pour récompense de vos excellents service, j'ai pensé que vous aviez droit à bien plus que des remerciements formels... »

Madame Dupuys a sorti du tiroir de son bureau une cassette qu'elle m'a confiée. Elle m'a expliqué ce qu'il y avait dedans :

« Voici \$1 000 en pièces d'or pour vous, vous en aurez besoin pour vos projets. En plus de votre mois, j'ai rajouté \$250 en petite monnaie pour vos frais courants pendant les prochains mois, le temps de vous installer dans votre nouvelle vie. Vous n'avez pas la mort d'un mari aussi riche qu'incapable à utiliser pour vous faire une place dans la vie, je vous devais bien cela. Oui Djemila, c'est pour moi ?

— Messieurs Woodman et Forrester, vos avoués, sont arrivés. Ils viennent régler avec vous les détails de l'héritage et le contrat d'assurance de l'immeuble par la Lloyds.

— Merci Djemila, faites-les monter, je m'occupe de tout cela avec eux sans délai... Les affaires continuent, bonne chance Lucie. Vous aurez droit, vous aussi, à vos cerisiers en fleur. »

Je n'ai jamais pu savoir si madame Dupuys était au courant de mes activités politiques, si elles les avaient devinées ou si elle n'en savait rien. En ce qui me concernait, j'étais aussi contente d'avoir fait justice pour ma famille assassinée, ainsi que mes compagnons d'arme massacrés, que d'avoir effacé de la surface de la terre deux nuisibles comme Sonia et Mylène. Il était temps pour moi de partir et, par chance, Joseph Messerschmidt avait eu le jour-même une lettre de son frère à Chicago qui l'informait que le recrutement de forgerons par le Chicago and Northwestern Railroad était ouvert, et qu'il avait sa chance :

« Le dépôt est bientôt fini, et les recrutements vont débiter en décembre. Mon frère nous accueillera le temps que nous trouvions à nous loger, si vous voulez être du voyage Lucie, c'est le moment de vous inscrire.

— Je pars avec vous. Vous me direz combien je vous dois pour le billet de train, je tiens à payer ma part, vous n'êtes pas riche et vous avez de la famille à faire suivre.

— Si vous insistez, d'accord. Par contre, ne parlez pas de loyer à mon frère, il vous hébergera sans vous faire payer le temps que vous trouviez de quoi vous loger à Chicago.

— Je pense que je ne vais pas rester longtemps sur place, j'ai des opportunités plus vers l'ouest. Mais votre frère pourra me laisser lui préparer quelques repas, je ne tiens pas à perdre la main, ni à être entretenue !

— Ach so... Je lui ai dit que vous cuisinez bien, vous n'aurez aucun mal à trouver votre place aux fourneaux. C'est vendu, je le préviens ! »

Nous devions partir le 16 novembre 1881 vers Chicago par le train de midi depuis Grand Central Depot. J'ai rassemblé mes maigres affaires la veille et, le matin, j'ai pris un dernier verre dans une taverne de Liberty Street non loin de l'immeuble détruit. Dans l'attente du règlement du

sinistre par la Lloyds, la Compagnie des Messageries Transatlantiques, désormais dirigée par madame Pauline Habereau, veuve Dupuys, avait laissé l'endroit en l'état, gardé par des équipes de l'agent Pinkerton. Devant un café matinal, nous nous sommes séparés, le colonel Hoyle, Isaac, Guido et moi :

« Bon choix pour toi de partir au Canada... expliqua Guido. Il vaut mieux prendre la précaution de mettre une frontière entre toi et le lieu des attentats.

— Et vous ?... demandai-je. J'ai su pour Isaac, vite disculpé par les austro-hongrois, mais je pense que l'on va se préoccuper de savoir d'où vient la dynamite.

— Personne n'a regardé du côté de Picatinny... précisa le colonel Hoyle. Il y a beaucoup de vols d'explosifs dans des chantiers ou des carrières, la police regarde ceux-là en priorité. De plus, mes écritures sont irréfutables, et personne ne me met en doute. Et si un détournement aussi facile était mis à jour, l'US Army ferait tout pour que ça ne se sache pas, afin de ne pas susciter des vocations.

— Ou de montrer par l'exemple qu'aucun service d'État n'est omnipotent et invincible !... pointa Isaac. Ce serait donner des arguments à notre cause !

— En attendant, nous avons réussi, notre attentat fait parler de l'anarchie dans tout le pays... conclut Guido. Notre mission est accomplie. Bonne chance Lucie.

— Bonne chance à vous aussi, et au revoir ! »

Avec tous leurs maigres bien entassés dans une charrette à bras, les Messerschmidt m'attendaient devant la taverne. Je les ai rejoints et nous avons pris le chemin de Grand Central Depot, destination Chicago pour eux, Calgary pour moi. En passant devant l'immeuble à demi-démoli au coin de Liberty et Church Street, j'ai pu lire, dans le brouillard épais de cette froide matinée de novembre, ces simples mots qui m'ont confortée, hâtivement peints par une main anonyme sur l'un des murs encore debout de l'immeuble éventré :

CE N'EST QUE LE DÉBUT !

Il n'y avait pas que la justice qui avait été faite ce jour-là. La preuve que ceux que l'on écrase au tréfonds de la société peuvent se révolter aussi...

BULLETIN DE LA NEW YORK CITY HISTORICAL SOCIETY

18 février 2000

Grâce aux recherches bénévoles qui ont été assurées par notre société, en coopération avec la cellule Red River Rebellion de Calgary et les famille Peyragude en France, Martin et Hathaway au Canada, nous sommes en mesure de publier aujourd'hui le journal de la combattante communarde Lucie Peyragude, dite Lucie Peyra (1851-1924), qui s'est réfugiée au Canada sous le nom de Lucie Martin en 1882. Son devenir après l'écrasement de la Commune de Paris était sujet à caution, et l'authenticité de la déposition faite par Madame Lucie Martin, prétendument Peyragude, auprès du bureau de Calgary de la Gendarmerie Royale du Canada en 1921 étaient mis en doute par les historiens, doutant que la personne en question ait pu réellement être Madame Peyragude en personne.

Lucie Peyragude, sous le nom de Martin, a vécu maritalement avec un charpentier du nom de Collin Hathaway, avec qui elle a eu un fils, Wallace, en 1884, qui porte son

nom d'emprunt comme nom de famille. Sa mère est la fondatrice de la French Style Bakery de Calgary. Il en a été l'héritier à la mort de sa mère. Son fils et son petit-fils, Garfield et Adam Martin, ont assuré le fonctionnement de ce commerce, qui est aujourd'hui dans les mains de la cinquième génération, Kathryn Martin, l'arrière-arrière-petite fille de Lucie Peyragude Martin, a repris le flambeau familial en 1994.

Par son journal, Lucie Peyragude Martin nous apprend tout sur l'attentat du 11 septembre 1881 qui a entraîné la destruction partielle du siège de la Compagnie des Messageries Transatlantiques lors de son inauguration. Ce bâtiment était situé à un emplacement correspondant à peu de choses près, à l'angle de Church et Liberty Street situé au pied de la tour sud du World Trade Center. Il avait été attribué à l'époque au mystérieux groupe anarchiste du 3 août, dont l'identité des membres et les motivations n'avaient jamais été éclaircies à ce jour.

Selon le témoignage de Lucie Peyragude Martin, il apparaît que derrière cette façade se cachaient le journaliste Guido Di Giovanni (1831-1907), rédacteur en chef de l'hebdomadaire anarchiste The Black Flag, l'horloger autrichien Isaac Birnbaum (1842-1915) et le colonel George Washington Hoyle (1843-1919) qui a réussi à détourner de la dynamite de qualité militaire de la poudrière de Picatinny, ouverte un an plus tôt au moment de l'attentat. Ce plan soigneusement exécuté a entraîné la mort de 93 personnes.

Vous trouverez ici le récit de première main écrit par Lucie Peyragude Martin, qui nous donne tous les détails de son plan. Selon toute vraisemblance, il a été écrit pendant l'hiver 1881-1882, pendant son bref séjour à Chicago, qui a précédé son départ pour Calgary. Il ne diffère guère de la déposition qu'elle a faite au poste de Calgary de la Gendarmerie Royale du Canada, quarante années après les faits, un geste qui fut mis à l'époque sur le compte de la sénilité. Ce document récemment sorti des archives de la famille Martin, dont l'authenticité a été renforcée par une étude ADN comparative faite avec les arrière-petits-neveux de Lucie Peyragude, en France, et la famille Martin de Calgary, est un témoignage historique vital pour mieux comprendre l'histoire des mouvements insurrectionnels populaires aux USA. Il est retranscrit tel quel, traduit du français par les soins du docteur Martin-Georges Peyreblanque, M. D., qui a participé aux recherches.

Howard ZINN

NDLR : Je dédie cette section de ma nouvelle à ma meilleure collègue de bureau Halima. Les pires n'auront aucun mal à se reconnaître...

Pour certains des personnages cités dans cette section, leurs actions mentionnées, bien que romancées, sont en grande partie authentiques. Louis David Riel, après son exil aux USA, est retourné au Manitoba mener la rébellion des métis du nord-ouest en

1884. Après la défaite des insurgés à Batoche en 1885, il a été arrêté et pendu sous l'inculpation de trahison.

Le petit-fils et l'arrière-petit-fils de Samuel Bush sont devenus célèbres...

Le petit Volodia a fait par la suite une brillante carrière politique.

Les autres faits historiques mentionnés ici, bien que romancés pour les besoins de cette nouvelle, sont authentiques.

Le quartier de Five Points, insalubre, a été rasé en 1885 et reconstruit. Son emplacement correspond désormais à peu de choses près à l'ouest de Chinatown, dans Downtown Manhattan.

*In memoriam, Louise MALIGES, épouse BERBON, 1911-1988,
ma grand-mère, qui a exercé la profession d'employée de maison – O. G.*

**28 juin 1926,
Dans les locaux de Radio Manhattan,
175 Vesey Street, New York City**

Je m'appelle Harvey Finkelstein, et j'exerce la profession d'animateur et présentateur d'émission de radiodiffusion. Vous me connaissez sous le nom d'Harvey Finley, plus vendable pour les annonceurs qui n'aiment pas les juifs, comme Henry Ford. Je suis musicien de formation et je travaille depuis 1924 dans une entreprise bien particulière et en plein essor : la radiodiffusion. Je suis chargé des programmes musicaux sur Radio Manhattan, une station de radio qu'un de mes amis que j'ai connu pendant mes années de high school, George Dallessadro, a monté après avoir convaincu des investisseurs privés de lui avancer des fonds.

Sous le nom de George Alexander, pour ne pas perdre les annonceurs qui n'aiment pas les italiens, George présente lui-même toutes les semaines une émission d'actualité économique qui est rapidement devenue un programme de référence à Wall Street. Toujours à contre-courant, il ne partageait pas l'optimisme de l'époque, qui voyait l'économie prospérer et atteindre des sommets jamais égalés. Comme il le disait, après le sommet, la descente.

Je partage mon bureau à Radio Manhattan avec un excellent journaliste scientifique, Chad Smithfield, mon meilleur collègue et ami. Les magnats de la presse papier n'aimant pas les noirs, il est venu exercer ses talents chez nous, tant pis pour les autres. Et le fait qu'il ne soit pas blanc, cela ne s'entend pas sur les ondes... Chad invite régulièrement des ingénieurs, des scientifiques, des capitaines d'industrie ou des hauts fonctionnaires dans son émission pour leur demander de parler de leurs réalisations. En moins d'un an, cette émission, qui était perçue, par ces gens-là comme un amusement dans le meilleur des cas, est devenue une référence dans le domaine de l'information scientifique. Autodidacte aussi doué que curieux et travailleur, Chad épluche soigneusement tous ses dossiers. Ce jour-là, il préparait son émission pour la rentrée autour de l'électrification de la ligne de chemin de fer du Pennsylvania Railroad entre New York et Washington :

« Salut Harvey. Je viens de recevoir le dossier de presse du PRR sur leurs projets de locomotives électriques. Je prépare mes explications et mes questions pour mon passage à l'antenne, je te ferais lire si tu veux.

— Ça y est ? Les locomotives à vapeur, c'est fini ?

— Tel que c'est parti, dans les vingt prochaines années, tu n'en auras plus en service des locomotives à vapeur. Le patron de l'atelier d'Altoona du Pennsy m'a expliqué par lettre les avantages des nouvelles locomotives diesel qu'il allait mettre en service pour les opérations de triage. Il travaille avec la société Baldwin pour mettre au point ces engins. Et toi, point de vue jazz, tu nous a trouvé quoi, comme pépites ?

— Un gars très talentueux dont on entendra beaucoup parler dans les prochaines années : Bill Basie. Il débute dans un grand orchestre de Harlem, et je peux te dire que c'est un bon. Je l'ai vu en concert, il va vite devenir une référence !

— C'est génial qu'un petit blanc comme toi s'intéresse à de la "musique de nègres" !

— Cites-moi un seul musicien blanc capable de faire danser toute une salle comme Louis Armstrong et j'écouterai autre chose que du jazz ! C'est maintenant qu'il faut en écouter, cette musique devient mature, et c'est vraiment LA musique de l'Amérique. Entre Chicago, New Orleans

et New York, il y a des talents qui montent. Retiens bien les noms de Basie et Ellington, ces deux-là vont faire un malheur dans les années qui viennent ! »

Musicien de formation classique, je suis clarinettiste, j'ai été mobilisé en 1918 pour jouer dans une fanfare militaires dont j'étais le seul musicien blanc... J'étais en France avec des musiciens noirs tous originaires de New Orleans avec qui j'ai joué en petite formation les airs de ragtime qu'ils interprétaient habituellement dans les cabarets où ils se produisent quand ils sont en civil. Un de ces musiciens connaissait professionnellement un autre de ses collègues qui jouait aussi du ragtime à New York City, je suis allé le voir en 1919 quand j'ai été démobilisé, et j'ai ainsi mis le pied dans le milieu des musiciens de jazz.

Avant d'entamer ma carrière à la radio, j'ai partagé mon temps entre les sessions de jazz dans des cabarets plus ou moins louches pour cause de prohibition, et les articles sur le sujet pour divers journaux, dont le célèbre *Harlem Sound*, entièrement monté et dirigé par des noirs. Cela ne les a nullement gênés d'avoir un blanc parmi leurs pigistes, allez donc y comprendre quelque chose à ces histoires de races... Puis, en avril 1924, ça a été l'aventure de Radio Manhattan avec George, qui cherchait quelqu'un qui s'y connaissait en musique.

La grande nouveauté que George avait introduite en ce début d'année 1926, c'était les premiers enregistreurs, de grosses machines qui gravaient des disques en acétate sur support d'aluminium afin de garder une trace des émissions de radio diffusées en direct. George en avait mis deux en service et les avait confiés à notre ingénieur du son, sa talentueuse épouse Gloria, qui avait fait un stock d'émissions à rediffuser pour nos programmes d'été. En un an et demi d'antenne, nous étions passés des bricolages plus ou moins hasardeux à une vraie grille de programmes, tous les jours de 8 heures à minuit.

J'avais une idée de programmation derrière la tête, et cela nécessitait l'accord de George et la participation de Gloria. Eddie Ellington, Duke pour les intimes, m'avait mis sur la piste d'un festival qu'un magnat de l'hôtellerie avait monté à Coney Island, la New York City Summer Jazz Session. De nombreux musiciens, aussi bien confirmés que débutants, allaient s'y produire en public. Les talents de demain y seraient à coup sûr, et je comptais sur George pour m'autoriser à aller enregistrer certaines sessions pour les rediffuser sur notre antenne. Radio Manhattan étant captée facilement au sud de Brooklyn, et le magnat de l'hôtellerie qui organisait le festival nous payait tous les frais en échange d'un peu de publicité à l'antenne.

Restait à convaincre George, qui avait mis \$3 500 dans chacun des enregistreurs. Il était plutôt hostile au fait de devoir en déplacer un en dehors des studios, mais l'abondant courrier des auditeurs appréciant mes émissions de jazz, et les demandes pressantes d'annonceurs pour y voir apparaître leur marque citée à l'antenne, l'avaient convaincu de me laisser prendre quelques initiatives. J'avais obtenu de lui, pour septembre, une grande émission entièrement dédiée au jazz tous les samedis soir, que j'avais décidé d'appeler *Saturday Jazz Evening*. Pendant trois heures, je comptais alterner concerts en direct, écoute de disques de nouveautés et actualités du milieu du jazz. Avec, bien évidemment, des interviews de musiciens.

Je comptais en faire l'émissions de référence et je comptais travailler en liaison avec des collègues de radios de New Orleans et de Chicago pour pouvoir nous échanger des bonnes adresses de musiciens, et leur permettre de passer à la radio dans trois villes différentes. Pour arriver à cela, j'allais devoir accepter un curieux travail que George s'était fait refiler par un des annonceurs de la station, un éditeur qui n'accepterait de financer l'émission littéraire prévue en septembre que si nous descendions en flammes le livre écrit par un concurrent afin de promouvoir un de ses ouvrages, rédigé par un de ses auteurs, démontrant l'inanité des thèses développées dans le livre du dit concurrent. Et manque de chance pour moi, il tenait un moyen de pression efficace avec les

enregistrements du festival de jazz de Coney Island, que je lui avais demandés. Il est venu me voir ce jour-là dans mon bureau afin de me refiler le bébé :

« Salut Chad... Salut Harvey, je venais te voir pour un petit travail dont Lenny Michalowicz a besoin pour son émission littéraire de l'automne.

— George, tu fais le tour des popotes parce que tu n'as trouvé aucun pigeon à qui refiler cette histoire stupide de complot ?

— Oui, et j'ai pensé à toi dans le rôle du pigeon. Tu me diras à juste titre que ton domaine, c'est la musique, mais ça ne fait rien, c'est juste une histoire de pub pour notre station.

— George, c'est cette histoire autour de ce bouquin qui prétend que la bataille de Little Big Horn n'a jamais existé ? reprit Chad. On en parle depuis un moment de cette histoire.

— C'est exact, et je tiens à avoir le financement de Seven Oaks Publishing pour l'émission de Lenny. Ils vont publier un livre qui descend celui de Jason Dorsley, et je compte faire la première de *Littératures Actuelles* avec cette histoire. Et j'ai besoin d'envoyer quelqu'un à Little Big Horn pour mener une contre-enquête, tous frais payés par Seven Oaks, cela va de soi.

— George, tu dois vraiment être aux abois pour penser à moi. Lenny ne peut pas y aller ?

— Il prépare ses émissions sur le théâtre et le music-hall en faisant le tour de tout ce qu'il y a sur la place comme producteurs de Broadway... Dan O'Connell est sur une piste intéressante pour son émission économique, et il fait la tournée de tout ce que la côte est compte de spécialistes d'économie, Bernie Muller a réussi à se faire financer son voyage en Allemagne pour son émission d'actualités, il part demain et il ne sera rentré que milieu août. Quand à Garfield Ivanovsky, il fait le siège de Pennsylvania Avenue pour avoir son entretien avec le président Coolidge pour son émission politique, pas question de le distraire de cette tâche. Reste plus que toi, Harvey.

— George, c'est un travail de vrai journaliste que tu me demandes. J'ai écrit sur le jazz parce que je vis dedans et que je connais tous les gens qui font la vie de ce milieu, mais une enquête sur une histoire militaire... Je n'étais même pas au combat en France quand j'ai été mobilisé, je n'ai tiré au fusil de guerre qu'à l'entraînement et je n'ai pas quitté Paris et ses environs entre mon arrivée et l'armistice ! Qu'est-ce que tu veux que je dise là-dessus ?

— L'auteur du livre de Seven Oaks, Chandler Mac Illeny, t'attendra sur place pour t'expliquer ce qu'il y a à dire, tu n'auras qu'à prendre des notes. C'est l'affaire de quinze jours au grand air dans le nord-ouest, Seven Oaks a demandé à ce que ce soit un vrai travail de journaliste qui présente le livre de Mac Illeny, et pas une promotion publicitaire. J'ai un contrat de parrainage de \$10 000 à la clef. En partant la semaine prochaine, tu seras revenu à New York à temps pour ton festival de jazz. J'ai vu avec Gloria pour déplacer un de nos enregistreurs à Coney Island, c'est pas trop compliqué et ça dépend de ta réponse là-dessus, si tu vois ce que je veux dire...

— George... intervint Chad. J'ai lu le livre de Dorsley par curiosité, et je serais intéressé pour tout ce qui est partie scientifique et technique de ce dossier. Comme c'est Seven Oaks qui paye tout, et que j'ai le temps pour mes émissions de septembre, je suis volontaire pour faire le voyage avec Harvey. Il exerce quelle profession, ce Mac Illeny ?

— Professeur de physique à Harvard, c'est quelqu'un qui te plaira. Tu as reçu un de ses collègues en mars pour parler d'astronomie, il te connaît déjà. Harvey, tu es d'accord pour partir avec Chad ?

— C'est vendu George. Je fais le travail avec Chad, mais tu me prépares l'enregistreur pour Coney Island, promis ?

— Promis. Je prévient Seven Oaks pour leur dire que le contrat est signé. Le téléphone automatique, c'est bien ce week-end qu'il est branché ?

— Oui, Bell a confirmé par lettre qu'ils passeront installer les nouveaux téléphones demain, confirma Chad. Nos deux lignes seront équipées et nous pourrons téléphoner dans tout Manhattan sans passer par un opérateur. Je compte faire une émissions là-dessus avant la fin de l'année, Bell m'a confirmé qu'ils comptaient passer tout New York City en automatique l'année prochaine. »

C'était gagné pour George et pour Leonard Michalowicz et son émission littéraire, qu'il présentait sous le nom de Leonard Michaels parce que certains annonceurs n'aimaient pas les polonais... En rentrant le soir, j'ai annoncé la bonne nouvelle à Myrtle, mon épouse, qui m'a dit qu'un voyage au grand air tous frais payés, ça ne se refuse pas. C'est ainsi que j'ai découvert la théorie de la conspiration qui prétendait que le désastre de Little Big Horn, qui avait eu lieu cinquante ans plus tôt, n'était pas du fait des combattants indiens...

Depuis New York City, nous avons eu un long voyage en train à faire. Le professeur Mac Illeny devait nous rejoindre à Chicago où il avait d'autres travaux en cours, avec des collègues de l'Université de la ville. Nous avons pris le train de nuit du New York Central, Chad et moi, avec une halte dans un hôtel près de la gare, l'Empire Builder, qui devait nous amener dans le Montana, ne partant que le lendemain matin. Nous avons fait la connaissance du professeur Mac Illeny le soir au restaurant où nous avons été invités aux frais de l'éditeur Seven Oaks. C'est à cette occasion que nous avons pris connaissance de l'incroyable idiotie vendue comme vérité sur la bataille de Little Big Horn par Jason Dorsley :

« Dorsley est un journaliste de seconde zone spécialisé dans le paranormal, dans la lignée des idioties à la mode depuis que Charles Fort a sorti ses histoires à dormir debout il y a de cela dix ans, nous indiqua le professeur Mac Illeny. Ses compétences scientifiques, pour ce que j'en ai vu, sont tout bonnement nulles et non avenues. Sa thèse de base, c'est que la défaite du septième de cavalerie à Little Big Horn a été simulée pour camoufler une élimination physique du colonel George Armstrong Custer, soi-disant adversaire politique qui aurait gêné l'élection du successeur de Grant à la Maison-Blanche, Rutherford Hayes, parce qu'il en savait trop sur la corruption de l'administration de l'époque. Custer et ses troupes ont donc été attirées, selon Dorsley, dans un traquenard où ils ont été exécutés par des tirs d'artillerie, plus précisément d'obus à balles. Et les Cheyennes auraient fait de bons boucs émissaires, selon lui.

— C'est parfaitement ridicule ! commentai-je. Custer exécuté pour des raisons politiques, le tout camouflé en bataille rangée contre des indiens. Si je me souviens bien de mes livres d'histoire, ce n'étaient pas les scandales qui manquaient à l'époque dans l'administration Grant. Il suffisait d'en sortir un bien opportun et la carrière politique de quiconque de lié au camp républicain était finie. Pourquoi se donner la peine de simuler une bataille rangée avec des indiens pour camoufler une exécution ? S'il fallait vraiment éliminer Custer, un simple tir prétendument indien et bien ajusté suffisait. Après tout, Little Big Horn a eu lieu pendant les guerres indiennes, une mort au combat de Custer était un événement des plus plausibles, pourquoi compliquer à ce point une éventuelle exécution du colonel Custer ? Simuler entièrement une bataille rangée, ça ne me paraît pas être quelque chose de facile.

— Dorsley doit bien avoir des arguments en faveur de sa thèse... pointa Chad. Il ne nie pas les faits sur lesquels un consensus historique existe à partir de rien du tout. Il se base sur quoi, pour fonder sa thèse ?

— Tout simplement les premières photographies de la région prises d'avion. Après la grande guerre, l'United States Geological Survey a commencé à employer des avions de surplus militaires et des pilotes démobilisés pour faire de photographies aériennes du pays dans le but de les utiliser

pour dresser des cartes topographiques plus précises que celles qui sont établies à partir de levées au sol. Pour des raisons de communication publicitaire, ils ont commencé par photographier des sites célèbres de notre histoire, des lieux de batailles de la guerre d'indépendance à ceux de la guerre hispano-américaine à Puerto Rico. Et, naturellement, celui de la bataille de Little Big Horn était sur la liste. Ces photographies ont été publiées dans la presse à titre de publicité pour l'USGS et ses nouvelles cartes, et aussi proposées à la vente au public sous forme de poster. Dorsley a acheté celui qui représentait le champ de bataille de Little Big Horn quand il a été publié par l'USGS l'année dernière, et il s'est mis à fabuler dessus, en prétendant que la configuration du terrain n'expliquait pas le sort funeste de Custer, que des indiens n'auraient pas pu attaquer à découvert le septième de cavalerie compte-tenu de leur position, et cetera.

— Très léger comme élément d'argumentaire, commentai-je. Et cela vient en contradiction absolue avec les témoignages des autres membres du septième de cavalerie qui étaient dans les environs au moment de la bataille, des nombreux indiens qui ont participé au combat et donné leur récit des faits, y compris comme témoins devant la cour martiale qui a jugé Custer à titre posthume, en plus des soldats et officiers qui sont allés récupérer les corps des cavaliers après la bataille... Il en fait quoi de tout cela, ce Jason Dorsley ?

— Très simple : rien. Des dizaines de témoignages viennent purement et simplement annuler la thèse de Dorsley, ce dernier ne les prend même pas en compte... détailla le professeur Mac Illeny. C'est un sophisme que l'on appelle *Reductio ad silencio* : tout ce qui contredit votre thèse n'est tout simplement pas mentionné dans l'exposé des faits que vous présentez en sa faveur.

— On peut contester n'importe quoi avec ça ! pointa Chad. Je peux même prétendre que le *Titanic* n'a jamais coulé quatorze ans plus tôt si j'emploie cette méthode.

— C'est bien la raison pour laquelle Dorsley emploie systématiquement cette méthode. » conclut sobrement le professeur de Harvard.

S'il n'y avait pas eu un beau chèque de \$10 000 à la clef pour notre station, et mes enregistrements de concerts de jazz, je serais resté à New York City au lieu de traverser tout le pays en train pour aller ridiculiser un imbécile qui ne veut pas voir la réalité en face. Mais cette histoire de théorie de la conspiration autour de Little Big Horn m'intéressait désormais au plus haut point. Et pas seulement pour les paysages du Montana.

Depuis Chicago, nous avons pris l'Empire Builder, le train transcontinental du Great Northern Railway, en direction du Montana. Pour éviter deux changements de train, nous avons poursuivi notre voyage avec l'Empire Builder jusqu'à la petite ville de Shelby, où nous avons attendu le train que les gens du coin ont surnommé l'express des gueules de bois : le 42, qui dessert toutes les principales villes de l'ouest et du sud de l'état depuis la frontière canadienne, marquée par la petite bourgade américaine de Sweet Grass.

L'Empire Builder arrivait à Shelby à neuf heures et demie du matin, heure locale, tandis que le 42 passait à une heure de l'après-midi pour arriver à Billings, son terminus, en soirée. En semaine, il n'y avait pas trop de poivrots à bord, les ivrognes préférant partir le week-end avec son alter-ego, le 43, pour aller s'offrir un samedi soir de beuverie au Canada, prohibition oblige, et rentrer par le train du dimanche après-midi. Nous avons été rejoints à Shelby par un autre expert qui avait fait le voyage pour venir nous accueillir. Il s'agissait du major Abraham Lincoln Hoyle, qui commandait une compagnie du fameux septième de cavalerie, et qui se piquait de faire des recherches historiques sur son unité. Devant un déjeuner léger, le major Hoyle nous a expliqué quelles étaient les idioties qu'il avait relevées dans la thèse de Jason Dorsley :

« Toutes les élucubrations de ce type sont basées sur une pseudo-étude réalisée par un théologien, Edwin Stevens, qui prétend avoir recueilli sur le site de la bataille plusieurs échantillons de plomb qu'il présente comme provenant exclusivement d'obus à balles employés par l'US Army. Le seul problème de l'étude de Stevens, c'est que ces éclats de plombs peuvent provenir de toutes sortes de munitions qui ont été tirées dans la région depuis cinquante ans : les balles des fusils indiens et de la cavalerie employées dans la bataille, mais surtout les armes de chasse des habitants de l'endroit. Les environs du site de Little Big Horn sont un coin réputé pour la chasse au lapin. Je fais souvent des parties de chasse avec les indiens de la réserve cheyenne quand je suis dans la région en manœuvres, et les vallées des rivières Big Horn et Little Big Horn sont des lieux giboyeux.

— Stevens ne nous indique nulle part, dans son "étude", en quoi ses éclats d'alliage de plomb qu'il a analysé ne sont pas des résidus de tirs de chasse... expliqua le professeur Mac Illeny. La composition qu'il donne correspond non seulement aux balles de fusils de guerre, ou d'obus à balles, mais aussi aux plombs et aux balles habituellement employées dans des armes de chasse.

— Donc, son travail ne vaut rien d'un point de vue scientifique, car il ne prend en compte qu'une seule hypothèse, et non toutes les hypothèses possibles... conclut Chad. Et c'est à partir d'un travail aussi... comment dire... approximatif que Dorsley en a conclu que la bataille de Little Big horn n'avait jamais eu lieu.

— Argumentio ad maximum, sophisme que l'on peut résumer par "plus c'est gros, plus ça passe"... détailla le professeur Mac Illeny. Le but de la manœuvre étant de vendre du papier, et non de tenir compte de la réalité des faits, toutes les distorsions les plus grotesques sont admises. »

Notre train est arrivé à l'heure et nous avons fait la seconde partie de notre voyage en direction de Billings. Pour vous situer tout cela, imaginez ce qu'est le Montana, d'un point de vue géographique : c'est un rectangle dont les principales villes occupent les côtés ouest et sud, qui correspondent au piémont des Rocheuses pour le côté ouest, et la frontière sud avec le Wyoming pour le côté sud. Notre train nous a fait voyager en desservant les villes du côté ouest puis celles du côté sud, Billings étant situé au sud-est de l'état.

Après une nuit à Billings, nous nous sommes enfin rendus sur le fameux site de la bataille de Little Big Horn, au sud de la petite bourgade de Hardin, où nous avons pris des chambres à l'hôtel local, un petit établissement fréquenté essentiellement par des chasseurs ou des voyageurs de commerce. La région en question est desservie par un chemin de fer forestier, le Billings, Hardin and Big Horn Lumber Railroad. Une voiture de voyageurs était ouverte au public entre Billings et Hardin pour un service quotidien, le train mixte déposant des grumes à Billings pour expédition par le Great Northern Railway, ou sciage par les scieries locales, et il faisait le chemin à vide de bois vers Hardin, en prenant des passagers dans son unique voiture de voyageurs, voire en remorquant en plus un wagon de marchandises du Great Northern Railway à destination d'Hardin.

L'US Army avait un champ de tir non loin du site de la bataille, le Big Horn Valley Artillery Range. Un embranchement ferroviaire depuis les voies du Billings, Hardin and Big Horn Lumber Railroad permettait d'y amener des troupes et du matériel. C'était un des lieux de manœuvres habituel du septième de cavalerie. Le major logeait sous la tente sur le champ de tir avec ses troupes, et il nous mettait à disposition sa voiture de commandement et son chauffeur pour nous amener d'Hardin au champ de tir, et au site historique de la bataille de Little Big Horn.

Le premier jour de présence sur place a été consacré à la visite du fameux site en question. Toute la région est vallonnée, l'endroit où Custer est tombé au combat est une colline à découvert, avec la Little Big Horn River en contrebas, et le mémorial dédié aux soldats tombés au combat à l'endroit où Custer a mené son dernier combat. Le major Hoyle nous accompagnait, et il nous a

guidés sur le site de la bataille depuis le chemin d'accès, qui s'arrêtait à un demi-mile de ce lieu historique. Selon toute évidence, le scénario de la version dite officielle des faits se tenait, ce que le major Hoyle nous a expliqué :

« Le détachement de Custer poursuivait des tribus indiennes qui remontaient vers le Canada. Plus au sud, le long de la Little Big Horn River, un campement indien avait été installé et détecté par les éclaireurs de la cavalerie. Le régiment a été scindé en plusieurs unités, qui ont occupé tout le terrain, avec Custer et son détachement comme unité d'avant-garde. Arrivés au pied de la colline, ils ont été engagés par des troupes indiennes qui ont reflué vers la colline. Custer les a suivis et il est tombé dans un piège : il a été encerclé par des cavaliers indiens rapides, bien armés et en nombre supérieur. Cloué sur place, ne pouvant appeler des renforts rapidement et écrasé par le nombre de ses adversaires, Custer et ses hommes de troupes ont été massacrés jusqu'au dernier, soit 268 morts. Fin de l'histoire, et rien de bien extraordinaire.

— Assez logique ce qui est arrivé, commentai-je. J'ai été mobilisé pendant la grande guerre et j'étais dans l'infanterie, avec une formation de base de fantassin. De ce que j'en retiens, c'est que la troupe de Custer, une fois en haut de la colline, était une cible fixe à découvert facile à canarder de tous les côtés par un encerclement de cavalerie, ce que les indiens avaient visiblement prévu en préparant leur embuscade. Je note aussi qu'une cible très mobile, comme un cavalier lancé au galop, est plus difficile à toucher qu'un fantassin ou un cavalier pied à terre. Major, est-ce que le site est resté tel quel depuis 1876 ?

— Affirmatif monsieur Finkelstein. Avec l'aide des tribus indiennes de la réserve des Cheyennes, nous nous chargeons de le maintenir en état.

— C'était juste pour une remarque topographique simple major : il n'y a aucun endroit où se mettre à l'abri en haut de cette butte, tout comme sur tout le reste du champ de bataille. Tout le site est à découvert, et tout soldat qui s'y trouve n'a rien pour s'abriter. Custer aurait dû s'en rendre compte et éviter de suivre les cavaliers indiens après le premier accrochage.

— Simple vanité de la part d'un officier trop sûr de lui... indiqua le professeur. La troupe qui a accroché Custer n'était pas importante, juste les effectifs nécessaires pour mener une escarmouche et décrocher après avoir arrêté l'ennemi, ou attiré son attention suffisamment pour l'entraîner dans un piège. La vanité de Custer a fait le reste...

— Ce que Dorsley ne veut pas admettre ! commenta Chad. Sa thèse explique cette bataille de quelle façon ?

— Premièrement, il prétend que le septième de cavalerie a été délibérément privé de mitrailleuses par l'état-major afin de mettre Custer en état d'infériorité face aux indiens, exposa le professeur. Le septième de cavalerie avait des mitrailleuses dans son équipement à l'époque afin de compenser, par la puissance de feu, son sous-effectif par rapport aux troupes indiennes. Version de Dorsley : Custer a été privé de ses mitrailleuses délibérément par son état-major.

— Avant de vous exposer la version dite officielle des faits, je me dois de vous montrer ce qu'étaient les mitrailleuses en 1876... expliqua le major. Monsieur Smithfield, vous qui avez réparé des Maxim calibre 0.303 à Picatinny pendant la grande guerre, je pense que cela vous intéressera de voir ce qui était disponible dans les arsenaux à l'époque. »

Chad avait été mobilisé comme armurier à l'arsenal de Picatinny en 1917. Il a passé toute la guerre à nettoyer, régler, réparer et tester des fusils et des mitrailleuses, aussi bien les armes destinées à l'infanterie qu'à la marine ou l'aviation. Sa principale activité était d'effectuer des tirs d'essai avec des mitrailleuses d'infanterie Maxim fabriquées sous licence aux USA et envoyées à Picatinny pour test et réglages avant de partir au front en bateau, l'arsenal étant dans les environs de

New York City. Je dois préciser qu'une mitrailleuse Maxim est un engin léger facile à porter par deux fantassins, sa grande qualité.

Le major Hoyle avait fait construire par le génie militaire une baraque sur l'emplacement du champ de tir de la Big Horn River. Il y avait rassemblés plusieurs objets, dons de particuliers, surplus militaires et pièces retrouvées sur les lieux, typiques de la bataille de Little Big Horn, et qu'il destinait à un futur musée devant être construit non loin du site de cet engagement militaire tragique. Et, comme il fallait s'y attendre, la collection comprenait une mitrailleuse d'époque qui avait fait défaut au septième de cavalerie le jour de la bataille de Little Big Horn. Quand on voit l'engin de près et que l'on regarde le paysage aux alentours, on comprend pourquoi :

« Rien à voir avec les Maxims que vous avez certifiées à Picatinny, monsieur Smithfield... expliqua le major Hoyle. Voici une mitrailleuse Gatling, le premier type de mitrailleuse déployée en opération dans l'US Army. Six tubes rotatifs avec armement et tir manuel par manivelle faisant tourner les six canons successivement devant la culasse de l'engin. Par rapport à ce qui était disponible à l'époque, deux servants de cet engin avaient une cadence de tir supérieure à celle d'un peloton d'infanterie au complet. Inconvénient majeur : cet engin a la taille et le poids d'une pièce d'artillerie. Comme pour un canon léger de l'époque, il fallait un affût à roues et deux chevaux pour la déplacer. Dans une guerre de mouvement essentiellement faite d'escarmouches et d'engagements rapides à dos de cheval, ce n'était pas un armement adapté. Custer n'a fort logiquement pas fait suivre ces armes, plus adaptées à des batailles rangées ou à des sièges, avec ses troupes. D'autant plus que la région est très vallonnée comme vous avez pu le voir. Déplacer un chariot d'intendance en ces lieux était déjà une tâche difficile, alors faire suivre une arme inadaptée aux combats d'escarmouche telle que cette mitrailleuse... Le colonel Custer a fait le bon choix en laissant ses Gatling à l'arsenal.

— Et compte-tenu de ce qui s'est passé à Little Big Horn, je doute que le septième de cavalerie aurait pu déplacer et mettre en batterie des engins pareils au cœur de la bataille... commentais-je. Il aurait fallu les faire suivre avec leurs chevaux et leurs servants, les mettre en batterie au milieu d'une embuscade avec des indiens tirant dans tous les sens, et tirer sur des cibles très mobiles avec un résultat hasardeux. D'autant plus que ces engins tirent droit devant, et qu'on ne peut les pointer qu'en déplaçant leurs affûts.

— Même si Custer avait eu ses Gatling à Little Big Horn, cela n'aurait rien changé à l'issue de la bataille, expliqua le professeur. D'autant plus qu'il n'aurait sûrement pas pu s'en servir. Premier point avancé par Jason Dorsley démenti par les faits. »

Et ce n'était que le début. Restait à examiner la thèse de l'emploi d'obus à balles pour décimer la troupe de Custer, les indiens étant censés être trop mauvais combattants pour avoir réussi à faire ça tous seuls selon Jason Dorsley...

La journée du lendemain a été consacrée à l'examen soigneux de la thèse des obus à balles. Sur le terrain, cartes de l'USGS en main, il était évident que cette thèse ne tenait pas la route cinq minutes. La première raison tenant à un élément essentiel que Jason Dorsley avait tout simplement oublié dans sa thèse : l'accès au champ de bataille. Un canon militaire de l'époque nécessitait un équipage complet de quatre chevaux pour être amené sur le champ de bataille, et il n'y avait aucune route, ni voie de chemin de fer permettant d'amener rapidement des canons en cet endroit en 1876, ce que le major Hoyle nous a expliqué :

« Les lignes de chemin de fer qui desservent la région datent toutes d'après 1900. Billings n'a été relié au reste du pays qu'en 1903, tandis que le Billings, Hardin and Big Horn Lumber Railroad

n'a que quinze ans d'existence. En 1876, le chemin de fer le plus proche, c'était l'Union Pacific à Denver, Colorado ! Tout ce qui était approvisionnements du septième de cavalerie à l'époque était assuré par chariots, feu mon grand-père commandait l'unité d'intendance qui assurait ce rôle, je sais très bien de quoi je parle.

— De plus, la remarque qui était valable pour les Gatlings l'est encore plus pour les canons... pointa Chad. Surtout que, si j'ai bien compris, il aurait fallu pour réussir ce complot, acheminer plusieurs canons depuis des arsenaux plus à l'est ou, plus facile, depuis la Californie, les faire suivre avec leurs servants et leur logistique sur le site de la bataille de Little Big Horn, soudoyer des indiens ou des faux indiens pour attirer Custer au bon endroit, massacrer tout le détachement de Custer avec des obus à balles tirés par des canons dont personne n'a entendu le bruit des tirs, aussi bien du côté des indiens que du reste des effectifs du septième de cavalerie, puis retirer les canons et les ramener dans leurs arsenaux sans que personne ne le remarque, le tout en plein milieu d'un territoire hostile, complètement à découvert parce qu'il n'y a ni bois, ni creux permettant de camoufler les canons sur le champ de bataille, le tout à plus de 500 miles de la première gare de chemin de fer ! Et il y a des gens qui croient que cela est possible...

— Les belles histoires intéressent toujours beaucoup de monde, indiqua le professeur. Le problème, c'est quand elles sont vendues comme étant la réalité. Ici, nous avons la chance de tomber sur des fabulateurs lourdement incompetents. Si un tel complot avait eu lieu, comment expliquer qu'aucun témoignage attestant de son existence n'ait été mis à jour et rendu public depuis cinquante ans ? Par contre, les minutes de la cour martiale jugeant Custer à titre posthume, les nombreux témoignages d'anciens du septième de cavalerie et d'indiens ayant participé à la bataille ont été abondamment publiés et commentés depuis 1876. Plus les reconstitutions faites ultérieurement à partir des témoignages des personnes présentes sur les lieux ce jour-là, et qui accréditent la thèse du détachement de Custer encerclé et décimé par les indiens. Ce qui est cohérent avec la disposition des corps des soldats qui ont été retrouvés sur place après la bataille : tous regroupés au centre de la butte où la bataille a eu lieu, un scénario cohérent avec un encerclement du détachement par des cavaliers indiens supérieurs en nombre. Que dire de plus ?

— Répondre par l'exemple à Dorsley en lui disant que, contrairement à ce que son charabia incompréhensible prétend, on peut tirer et toucher une cible fixe depuis un cheval au galop ? avançai-je. C'est son principal argument pour expliquer le fait qu'il ne croit pas une seconde à la thèse de l'encerclement et du massacre du détachement de Custer.

— Là, j'ai quelque chose à vous montrer qui va vous ôter tout doute au sujet de la validité de ce scénario... indiqua le major Hoyle. Avec la participation des descendants des indiens qui ont vaincu Custer à Little Big Horn, nous avons mis au point une reconstitution de la bataille suivant les données de l'époque. Hollywood est intéressé pour en faire un film, et les Cheyennes qui habitent la réserve située plus au nord y voient une source de revenu intéressante afin d'améliorer leur ordinaire. Un spectacle vivant bien réalisé, ça attire toujours du monde. »

Ce jour-là, nous avons fait la connaissance de Benjamin Whispering River Johnson, le chef indien de la northern cheyenne indian reservation. Il gère avec sa tribu un commerce vendant divers produits de la chasse et de l'agriculture locale, dont des conserves artisanales et un produit distillé pas du tout légal pour cause de prohibition, mais excellent : le cheyenne moonshine, \$2 la bouteille, très prisé de la troupe du septième de cavalerie. Comme me l'a expliqué le chef Whispering River, l'Histoire a parfois un certain sens de l'humour :

« Un demi-siècle après la bataille de Little Big Horn, ce sont les indiens qui vendent de l'eau de feu à la cavalerie... Si vous voulez, je vous en met de côté avec la nouvelle distillation, nous avons épuisé les stocks avec les manœuvres de cette année.

— Volontiers. Chad, tu es intéressé ?

— Une pour moi aussi chef, les bons produits, je suis toujours preneur. Vous avez travaillé sur la partie reconstitution de la bataille de Little Big Horn, vous devez en connaître un rayon.

— Je tiens surtout ce que je connais de mon père. Je suis né dix ans après la bataille et mon père, qui était un jeune guerrier quand il y a participé, m'a tout expliqué. Il est mort aujourd'hui mais nous avons toujours parmi nous un des guerriers qui ont participé à la bataille, le vieux chef Joseph Striking Eagle Smith. Il est dans la forêt avec sa fille, son beau-fils et ses petits-fils. Mike Patterson, son beau-fils, est bûcheron, il nous met de côté du bois pour l'hiver. Ils vont passer nous voir quand le chantier d'abattage sur lequel Mike travaille sera fini, demain ou après-demain.

— Messieurs... intervint le major Hoyle. Les postes de garde m'ont confirmé par téléphone que le champ de tir était sécurisé. Chef, vous allez pouvoir faire votre répétition à balles réelles, j'ai une caisse de munitions qui vous est destinée. »

Pour appuyer le propos du professeur Mac Illeny, qui cautionne la thèse officielle, une reconstitution de l'attaque indienne s'imposait pour valider le scénario historique de la bataille. Avant que la reconstitution ne commence, le major Hoyle nous a montré les cibles d'exercices qui allaient simuler les cavaliers encerclés du septième de cavalerie :

« Les hommes du chef Whispering River vont simuler, à cheval, leurs ancêtres qui ont combattu à Little Big Horn. Ils ont tous le niveau militaire qu'avaient leurs ancêtres, certains ont même combattu pendant la guerre hispano-américaine de 1898 ou la grande guerre. Leur armement est constitué de carabines de chasse Winchester modèle 1894, à peu de choses près ce qui était disponible à l'époque à la vente pour les tribus indiennes. Mon grand-père a prétendu que des fusils plus efficaces, des Spencer provenant de surplus de la guerre de Sécession, ont été vendus aux indiens et qu'ils leur ont permis d'avoir une puissance de feu supérieure à celle de la cavalerie. Mais les Winchester 1894 s'approchent le plus de ce qu'il y avait à l'époque. Seule différence, ce sont des armes à percussion centrale, comme toutes les armes individuelles de gros calibre fabriquées depuis 25 ans, et les munitions sont à poudre sans fumée, ce qui n'était pas le cas en 1876, et ne change rien quand aux conditions de tir sur le terrain. Les cibles qui vont simuler le détachement du colonel Custer ont deux particularités intéressantes. D'abord, le rond à viser est de la taille d'un visage humain, à peu de choses près. Elles sont plus difficiles à toucher qu'un vrai soldat, et nous les employons couramment à l'entraînement à cause de ça. Ensuite, une fois touchées par une balle de fusil bien ajustée, elles tombent à terre toutes seules, ce qui nous permettra de voir sans le moindre doute l'efficacité des tirs. Chef, nous allons approvisionner votre troupe avec les munitions, mettez vos hommes en rang, le sergent va faire la distribution de dix cartouches par personnes... »

150 cibles spéciales avaient été regroupées à découvert sur le champ de tir, simulant la moitié du détachement du colonel Custer ayant mis pied à terre après avoir été encerclé. Les Cheyennes, au nombre de 94, soit le dixième de l'effectif des combattants indiens présents sur le champ de bataille en 1876, devaient abattre toutes les cibles depuis leurs chevaux lancés au galop, tournant dans un mouvement d'encerclement autour du détachement de cavalerie ainsi simulé. Une fois les cavaliers indiens dotés de munitions et à cheval, un officier du septième de cavalerie a donné un coup de sifflet. Le tout sous l'œil d'une caméra du Signal Corps de l'US Army, amenée ici avec ses opérateurs pour enregistrer la reconstitution à des fins historiques et scientifiques.

Sur le champ de tir, les 150 cibles ont été touchées en un quart d'heure par les cavaliers indiens lancés au galop dans des mouvements tournants, et cela sans qu'ils aient épuisé la totalité des munitions qui leur avaient été allouées par les militaires, dix cartouches par personnes (surplus gracieusement offert pour leurs besoins en matière de chasse). Il était désormais évident qu'un millier d'indiens armés de fusils à répétition n'auraient eu aucun mal à décimer moins de 300

cavaliers pris à découverts et encerclés. Fin des questions idiotes concernant une éventuelle conspiration visant à exécuter le colonel George Armstrong Custer à des fins politiques.

Dernier point important avant notre retour à New York City, le témoignage de première main d'un des participants à la bataille, le chef Joseph Striking Eagle Smith. Homme toujours alerte malgré ses plus de soixante-dix ans, il avait été un des guerriers indiens qui avaient combattu à Little Big Horn cinquante ans plus tôt. Sa plus jeune fille, Amanda, avait épousé un bûcheron irlandais de Denver, Colorado, et ils avaient eu deux fils. Michael Patterson, son beau-fils, et ses petit-fils Everett, douze ans, et Kyle, dix-sept ans, étaient venus en famille à l'occasion d'un chantier forestier du côté de la Big Horn River. Ils en avaient profité pour couper un peu de bois pour leurs grands-parents. Dans la cabane de la réserve que le vieil homme et son épouse habitaient, nous avons soigneusement recueilli son récit, le major, le professeur, Chad et moi. C'était un récit d'une grande importance historique, qui renvoyait Dorsley et sa thèse aux oubliettes de l'Histoire :

« Le matin du 7 juin 1876, Custer et le gros de sa troupe ont fait mouvement vers le nord, en direction de notre camp qu'ils avaient repéré. Sitting Bull et les autres chefs indiens ont compris qu'il allait s'avancer à découvert sur les collines qui surplombent la Little Big Horn River. C'était notre chance d'infliger une défaite sanglante à la cavalerie, d'autant plus que nous étions plus nombreux que les hommes du septième de cavalerie.

— Est-ce que vous avez une idée du nombre de guerriers indiens engagés à vos côtés ? demanda le major Hoyle. Le chiffre d'un millier a été avancé.

— Je ne saurais vous dire exactement mais nous étions au moins un millier, c'est sûr et certain. Quand les cavaliers ont été engagés sur les collines, nous les avons chargés à cheval en tirant en continu. Ils ont visiblement été surpris et il sont tombés par dizaines ce jour-là. Voyant qu'il était débordé, Custer a fait rassembler ses hommes sur le haut de la colline, là où le mémorial a été construit. Je faisais partie des indiens qui ont indiqué aux militaires où était tombé Custer une fois la paix revenue. Nous n'avons eu aucun mal à encercler les cavaliers, presque tous à terre, qui s'étaient regroupés à cet endroit. Sitting Bull a ordonné une dernière charge avec, pour ordre, pas de prisonniers. J'ai chargé à cheval avec les autres guerriers de ma loge et, quelques instants plus tard, il ne restait plus du septième de cavalerie que les morts au combat.

— Joseph, vous avez quelque chose d'important à nous montrer, et une histoire intéressante à nous dire à ce sujet... indiqua Michael Patterson, son beau-fils. C'est à propos des fusils...

— Major, vous qui êtes un expert en histoire militaire, je pense que vous serez ravi de voir ce que j'ai précieusement conservé pour vous... »

Le vénérable chef indien est allé chercher dans ses affaires deux fusils qui avaient bien vécu. Ils nous les a montrés en nous expliquant leur provenance :

« Le premier est la carabine Winchester modèle 1873 que j'ai pu obtenir lors d'un raid contre des trappeurs, un an avant la bataille de Little Big Horn. C'est une prise de guerre, d'une certaine façon, et c'est celle que j'avais à la guerre. Je l'ai ensuite gardée pour la chasse et je ne l'ai remplacée que lorsque j'ai marié ma fille. Elle a été remplacée par une Winchester modèle 1894 offerte par mon beau-fils à cette occasion. Ma modèle 1873 n'utilise que des munitions à percussion annuaire, qui étaient de plus en plus difficiles à trouver il y a de cela vingt ans, et qui ne sont plus fabriquées dans ce calibre aujourd'hui.

— Armement manuel par levier, le grand classique militaire avant le fusil Springfield modèle 1903... commenta Chad, intéressé. Gardez-là précieusement, c'est une partie de l'histoire de notre pays que vous avez là.

— Je compte la laisser au musée que le major envisage d'ouvrir... répondit le chef indien. J'ai aussi celui-là, qui m'a été confié par un de mes compagnons d'armes à Little Big Horn, John Angry Rattlesnake Ford, deux ans avant sa mort. Il l'avait au combat à Little Big Horn. »

Le major Hoyle a examiné l'arme avec un intérêt profond. Après l'avoir détaillé sous toutes ses coutures, il nous a expliqué ce qu'il en était :

« C'est un fusil à répétition Spencer, une arme qui a une cadence de tir 50 % supérieure à la Winchester modèle 1873. Si ces armes étaient déployées en grande quantité à Little Big Horn, Custer n'avait aucune chance dès le départ.

— Au moins la moitié des guerriers qui combattaient ce jour-là avaient ce type de fusil... confirma le chef indien. Ces fusils nous étaient vendus aux comptoirs des trappeurs blancs en échange de fourrures. Ils valaient six fourrures de castor ou une fourrure d'ours. C'était l'arme de choix des tribus du nord-ouest, un de mes frères en a eu un pour son mariage en cadeau de la part de sa belle-famille, ce qui était un grand honneur : il fallait avoir tué un ours seul, avec un poignard, et avoir fait cadeau de sa peau à son futur beau-père pour avoir droit à ce genre de cadeau de mariage. Il s'en est vendu aux indiens par les comptoirs jusqu'à cinq ans après la bataille de Little Big Horn. Il n'y a que la Winchester modèle 1894 qui a réussi à faire perdre l'intérêt que les tribus du nord-ouest avaient pour cette arme. »

Ce fait historique important méritait à lui seul le voyage : les indiens étaient mieux armés que la cavalerie à Little Big Horn, cela par la faute des marchands d'armes blancs qui écoulaient les surplus de la guerre de Sécession sans que quiconque ne se soit soucié de ce dont à quoi ils allaient servir. Tant mieux pour les indiens, d'une certaine façon...

Le caractère inepte de la thèse de Jason Dorsley était contré point par point par le professeur Mac Illeny, et notre voyage sur les lieux de la bataille avait été passionnant à tous les points de vue. Lenny avait ouvert son émission littéraire, le vendredi 10 septembre 1926, par l'exposé des points de vue du professeur d'Harvard. Tout avait été passé en revue, et rien de ce qu'avait avancé Jason Dorsley n'a survécu à l'examen poussé du professeur de physique. Bien qu'il se soit engagé dans le domaine de l'histoire militaire plus que dans celui où il avait été formé, le professeur Mac Illeny avait fait un brillant et sérieux travail de recherche, l'inverse symétrique de celui de Dorsley.

Comme ultime coup de grâce à la théorie de la falsification de la bataille de Little Big Horn, le professeur Mac Illeny a expliqué, lors de cette émission, que la motivation politique ne tenait pas non plus. Après le mythe des canons tirant des obus à balles, dont Dorsley n'expliquait ni la provenance, ni l'utilisation, ni la manière de les acheminer sur place discrètement et de les ramener à leur point d'origine sans que quiconque n'en garde trace, celui de la nécessité d'un assassinat de Custer pour couvrir les scandales qui avaient éclaboussé l'administration Grant, et permettre aux républicains de repasser aux présidentielles de novembre 1876, était exécuté avec un simple rappel du contexte historique par le professeur :

« George Armstrong Custer n'a jamais eu, de son vivant, la moindre ambition politique. Ancien combattant de la guerre de Sécession, il aurait pu faire carrière après 1865 s'il en avait eu l'inclination, ce qui n'est pas prouvé par les documents historiques disponibles à son sujet. Et qui est démenti par le fait qu'il a pris, par la suite, le commandement du septième de cavalerie pendant les guerres indiennes. Les républicains n'ont eu aucun mal à garder le pouvoir entre 1860 et 1884, le camp démocrate étant à l'époque celui de la Confédération, qui avait perdu la guerre de Sécession. En 1876, Grant était à la fin de son second mandat, il ne pouvait pas se représenter. Rutherford

Hayes lui a succédé, élu péniblement suite à une controverse électorale concernant 20 grands électeurs dont les voix étaient en balance entre les deux camps. Dire qu'il n'y a eu de fraudes que du côté républicain pendant ces années est une stupidité, l'élection de 1876 a été entachée de fraudes aussi bien du côté des démocrates que de celui des républicains. Personne n'avait besoin de ressortir des affaires de corruption et les démocrates ont obtenu des républicains la fin de l'occupation militaires des états du sud une fois que Hayes a été élu avec leur accord, ce qui était un point essentiel de leur programme. Quand à Custer, en tant que militaire, il était loin de toutes ces affaires, qui ne concernaient que les politiciens de Washington. Falsifier la bataille de Little Big Horn pour l'exécuter était non seulement impossible, matériellement parlant, mais parfaitement inutile à tous points de vue. Tuer au combat presque la moitié des troupes du septième de cavalerie était une opération parfaitement insensée pour arriver à un but aussi mesquin qu'aurait été la liquidation du colonel Custer pour des raisons politiques. Et peut-on imaginer des artilleurs américains ouvrir, en parfaite connaissance de cause, le feu sur des troupes de cavalerie dans le même camp qu'eux ? Toute cette thèse de Jason Dorsley n'est qu'une fumisterie destinée à vendre du papier, rien de plus. La réalité des faits n'y est pas, n'y a jamais été et n'y sera jamais. »

Inutile d'en rajouter plus. Le livre du professeur Mac Illeny s'est bien vendu, puis la thèse de Jason Dorsley a été oubliée l'année suivante. Et en 1929, d'autres événements ont pris le devant de l'actualité, et plus personne n'a contesté la thèse dite officielle sur la bataille de Little Big Horn. Désormais, les historiens peuvent faire leur travail sur ce sujet en toute tranquillité.

Je reprends la plume quarante ans après ces faits parce que depuis l'assassinat du président Kennedy, trois ans plus tôt, le même genre de délire s'est emparé d'une partie non négligeable de l'opinion publique. Les thèses imputant la mort tragique du président Kennedy à n'importe qui sauf Lee Harvey Oswald ont fleuri, avec aussi peu d'arguments que la thèse de Jason Dorsley sur Little Big Horn. Cette fois-ci, le travail d'enquête clairement bâclé de la commission Warren va malheureusement alimenter ce genre de pensées et remplir les comptes en banque des vendeurs d'histoires à dormir debout.

Malheureusement pour la réalité des faits, les moyens médiatique pour faire passer ces stupidités auprès du grand public ont été multipliés par mille en quantité et efficacité depuis mes débuts à Radio Manhattan. Pas le bon sens du public... Mais les faits sont têtus et même si dans quarante ans, il y aura toujours des gogos pour croire à ce genre d'âneries, la vacuité de ce genre de thèse sera toujours aussi facile à démonter. Sauf si elles sont utiles à ceux qui nous dirigent...

La thèse de la falsification de la bataille de Little Big Horn (6-7 juin 1876) est une invention de l'auteur destinée à prouver qu'il est très facile de fabriquer une théorie de la conspiration à partir de n'importe quel événement historique significatif.

Par contre, les autres éléments avancés à ce sujet dans cette section sont tous des faits historiques avérés, même si leur importance et leur impact sur cet événement restent, encore aujourd'hui, objet de débats entre spécialistes.

***Dimanche 4 septembre 1966,
New York City, arrondissement de Brooklyn***

Je m'appelle Joshua Markiewicz et je suis ingénieur en génie civil pour Tishman Reality and Construction Company. Je m'occupe de calculs de structure pour des immeubles à charpente métallique, et j'ai été affecté comme ingénieur assistant sur le projet d'un nouvel ensemble de bureau appelé World Trade Center. C'est un important projet pour la ville de New York, deux tours de près de 1 400 pieds de haut vont être bâties dans un périmètre compris entre Church Street et l'Hudson d'un côté, et Liberty et Vesey Street de l'autre.

Mon travail, avant l'ouverture du chantier, consistait à finaliser les plans des systèmes de lutte contre l'incendie, en prévoyant le plan des tuyauteries et l'emplacement des systèmes de secours, en plus de prévoir la protection de la structure métallique des tours par un flocage projeté. Depuis que les fondations de cet ensemble immobilier ont été mises en chantier, je travaille en liaison avec Leslie Robertson, le concepteur de l'ouvrage, pour suivre les travaux en temps réel et m'assurer que la mise en place des systèmes de sécurité était conforme aux plans et aux normes. C'est à cette occasion que je me suis aperçu que quelque chose ne collait pas vraiment.

Toutes les possibilités d'incendie avaient été prises en compte, de même que les événements accidentels d'origine naturelle ou humaine. Ce qui aurait été pour me rassurer si je n'étais pas tombé par hasard sur un article dans *Popular Mechanics* parlant de nouveaux engins dans un domaine qui avait fait l'objet de soigneux calculs lors de la conception des immeubles, dans les sept années qui ont suivi le lancement du projet. Cet article faisait allusion aux projets d'avions de ligne de grande capacité qui étaient, à l'époque, dans les cartons de Douglas et Boeing. Des avions avec une capacité en passagers double ou triple de celle des Boeing 707 et Douglas DC 8 qui étaient en service couramment à l'époque.

Tous les calculs qui avaient été faits sur l'hypothèse d'un crash d'avion contre les tours étaient le fait de l'équipe chargée des calculs de résistance structurelle du bâtiment, les calculs thermiques relevant de l'équipe dans laquelle j'étais. Calculs thermiques comprenant les incendies, mais aussi le chauffage et la climatisation du bâtiment. A priori, rien à voir avec cette histoire d'avion. Je lisais l'article de *Popular Mechanics* par cette après-midi pluvieuse de fin d'été après avoir couché ma fille Mary, deux ans, pour sa sieste. Velma, mon épouse, profitait d'un moment de calme pour étendre le linge dans notre salle de bains. Comme Mary s'était endormie rapidement, je finissais mon article en vitesse avant d'aller aider mon épouse. Mais une phrase de cet article a attiré mon attention, et m'a tout de suite parlé :

« De nombreux éléments de l'infrastructure des aéroports seront à revoir avec cette nouvelle génération d'avions » nous confirme Stephen Palmer, représentant du Civil Aviation Board. « Aussi bien les pistes des aéroports, dont les dimensions seront à revoir, que celles des terminaux, et tout ce qui concerne la sécurité. Ainsi, ces appareils contenant deux à trois fois plus de carburant que les jets actuels, les services de lutte contre l'incendie des aéroports devront être équipés et entraînés en conséquence. »

Un doute m'a alors pris. L'équipe qui s'est occupé de l'hypothèse de la collision d'un avion avec les futures tours du World Trade Center ne travaillait que sur la partie mécanique de la

collision, tout ce qui était thermique, incendie compris, relevait de mon équipe. Et pas un seul d'entre eux n'est venu me voir pour me soumettre des calculs de résistance au feu concernant le kérosène qui aurait été répandu dans le bâtiment suite à l'impact d'un avion de ligne. Un point à vérifier avec mes collègues une fois de retour au travail lundi.

Après avoir rejoint mon épouse pour l'aider à finir de s'occuper du linge, j'ai eu l'idée de lui demander son avis sur un problème de thermodynamique. De tête, la collision d'un avion d'une masse de l'ordre de 500 000 livres (*226,5 tonnes*), soit le double de celle d'un Boeing 707 en vol, lancé à 500 mph (*804,5 km/h*) avec les futures Twins ne me paraissait pas dépasser les capacités de résistance mécanique des tours.

Elles avaient été dimensionnées pour résister à un ouragan avec des pointes de vent de 200 mph (*320 km/h*), un événement stressant la structure des tours en continu sur plusieurs heures et sur toute leur hauteur, contre quelques secondes sur un point précis pour un impact d'avion. Mais la question du sort du carburant contenu dans les réservoirs de l'avion me tracassait. Mon épouse, ingénieur en systèmes d'échanges thermiques chez Westinghouse, s'y connaît mieux que moi en thermodynamique, et je lui ai demandé son avis, entre deux draps et trois chemises :

« Chérie, de tête, je peux te demander un avis professionnel ?

— Pitié Joshua, nous sommes dimanche, pense à autre chose qu'à tes tours !

— C'est juste pour un avis sommaire, à vue de nez. Penses-tu que 20 000 gallons (*75 600 litres*) de kérosène aviation brûlant dans deux ou trois étages de ma nouvelle tour peuvent conduire à la destruction du bâtiment ?

— Par effet thermique entraînant la rupture des poutres de structure par flambement du fait de l'abaissement de la résistance mécanique de l'acier au fur et à mesure de son élévation en température ? Possible en théorie. Elles font combien de section tes tours ?

— 210 pieds de côté (*63,6 mètres*).

— À vue de nez, il faudrait que toutes les poutres de la structure soient touchées au même moment, et que la redondance structurelle de ton ouvrage soit insuffisante. Tu m'as dit que les poutres de la façade étaient les structures porteuses pour les deux tiers des efforts mécaniques de l'ouvrage, selon les plans de l'architecte ?

— Oui, pour un ratio de 65/35 entre les façades et le cœur, en termes de résistance mécanique. Le renvoi des charges entre les façades et le cœur se fait par les poutres horizontales qui portent les planchers, la rigidité des tours devant être assurée de cette façon.

— Mmmm... À vue de nez, un incendie pareil peut suffire à entraîner la rupture de la structure porteuse par perte de résistance mécanique du fait des transferts thermiques de la chaleur de l'incendie à la structure. Mais ce n'est qu'un avis, il faudrait que tu fasses une modélisation. À la main, tu en as pour six mois de calculs. »

Nous en sommes restés là, d'autant plus qu'il me manquait des données essentielles : la masse des avions, pour calculer leur impact en terme d'énergie cinétique délivrée, et leur capacité en carburant. *Popular Mechanics* parlait des premières commandes du Boeing modèle 747-100 passées par la Pan Am, et des propositions de Douglas pour un avion plus petit, dénommé DC-10. Des avions devant transporter entre 250 et 300 passagers pour le modèle de Douglas, et entre 350 et 400 passagers pour celui de Boeing. Un 707 ou un DC-8 en service à l'époque avait une capacité de 150 à 175 passagers maximum, l'échelle était changée...

Le lendemain, au travail, j'ai repris mes calculs de structure mais j'ai demandé à parler au responsable de l'équipe des calculs mécaniques. Je voulais lui demander quel avait été le scénario choisi pour l'impact de l'avion sur la tour. Généralement, pour les événements accidentels, un scénario-type est retenu, avec des paramètres bien précis, et les éventuelles modifications au plan d'origine sont adaptées en fonction des résultats théoriques du scénario-type. Ce qui me tracassait, c'était de savoir si le kérosène avait été pris en compte dans le scénario-type parlant de l'impact d'un avion de ligne. J'ai ainsi fait la connaissance de Garfield Stromberg, l'ingénieur en chef de l'équipe chargée des calculs mécaniques des Twins. L'explication qu'il m'a donnée sur le scénario choisi était réaliste, mais ce dernier ne me satisfaisait pas :

« La Port Authority nous a demandé de nous baser sur une version actualisée des accidents d'avions qui ont eu lieu en 1945, quand un avions militaire a percuté l'Empire State Building, puis en 1946, avec le même scénario pour le 40, Wall Street. Typiquement, des avions perdus au-dessus de Manhattan dans le brouillard, et cherchant à atterrir. Nous avons pris le cas du Boeing 707 et nous avons fait les simulations avec les données de vitesse et de masse de ce type d'avion à partir de la fiche de certification du Civil Aviation Board, majorées de 15 % pour tenir compte de la réalité. Résultat : ça passe, les tours peuvent même être percutées successivement par plusieurs avions.

— Avec ton équipe, vous avez calculé les conséquences de l'incendie causé par le kérosène contenu dans les réservoirs de carburant ?

— Non. La quantité restant avant l'impact a été jugée négligeable par le maître-d'œuvre, la Port Authority of New York and New Jersey. Tu veux refaire les calculs pour l'incendie ?

— Oui, s'il te plaît. Je vais d'abord voir si, dans ton scénario-type, la capacité thermique du kérosène correspond à ce que j'ai pris pour mes calculs portant sur l'incendie d'un étage, avec le contenu de bureau habituel.

— Par rapport à la norme ASTM E-119, si c'est pas indiscret, dans le cas d'un feu de bureau ordinaire, est-ce que tu as de la marge de sécurité ?

— Largement, c'était demandé expressément par la Port Authority, un dépassement de 20 % des exigences de la norme ASTM E-119. Par contre, c'est ton cas de figure qui m'intéresse.

— J'ai la fiche de certification du CAB pour le Boeing 707 sous le coude, je te rajoute les paramètres choisis dans notre scénario-type. »

Ce qui me préoccupait, c'était la capacité thermique effective du carburant embarqué à bord de l'avion. Le chiffre retenu avait été de 20 % de la capacité des réservoirs, soit 4 800 gallons (*18 144 litres*). Largement en dessous de ce que pouvaient contenir les futurs 747-100 et DC 10-10 de Boeing et Douglas. Avant de rentrer chez moi après le travail, j'ai téléphoné aux renseignements pour avoir l'adresse et le téléphone du siège social de Douglas, en Californie. J'avais préparé une lettre à envoyer à Boeing pour leur demander s'ils pouvaient me faire parvenir une copie de leur dossier de presse avec les caractéristiques qu'ils pouvaient rendre publiques sur leur nouveau 747, alors en phase de conception. Il me manquait aussi les données sur le projet de Douglas, et je ne pouvais pas baser le moindre calcul sur des spéculations à partir des beaux dessins de *Popular Mechanics* et de leurs estimations des performances des futurs avions de ligne. Sans cela, je ne pouvais rien faire.

Boeing et Douglas m'ont vite répondu en ce qui concernait leurs futurs avions, en m'envoyant des fiches techniques détaillées. Outre des vues d'artistes des futurs avions en opération, en plus de l'habituel plan trois vues des documents technologiques aéronautiques, un tableau complet reprenant les performances attendues des futurs avions, avec indication de leurs

dimensions et de leurs capacités. J'avais ainsi les masses maximales au décollage et les capacités en carburant des deux avions, et c'était impressionnant : 430 000 livres et 21 700 gallons pour le DC 10-10 (*195,045 tonnes et 82 134 litres*), 735 000 livres et 48 445 gallons pour le Boeing 747-100 (*333,39 tonnes et 183 380 litres*). Le Boeing 707 pris pour les calculs d'impact par l'équipe chargée des calculs de résistance mécanique a une masse maximale au décollage de 222 000 livres et une capacité en carburant de 16 060 gallons (*100,8 tonnes et 60 900 litres*). Nettement moins que le DC 10-10, sans parler du 747 de Boeing...

Restait à calculer la capacité en carburant dans le scénario-type choisi par la Port Authority. Rien que d'un point de vue thermique, j'avais une quantité d'énergie de 337 629,6 gigajoules avec le kérosène du scénario-type avec le Boeing 707. En reprenant avec les mêmes données (15 % de la capacité totale des réservoirs, densité du kérosène aviation de 0,80g/cm³, 46,2 mégajoules d'énergie totale par kilogramme de carburant) pour les nouveaux avions, j'arrivais à 455 350,896 gigajoules pour le DC 10-10, et 1 016 658,72 gigajoules pour le 747. Le scénario alternatif le moins défavorable à l'immeuble (DC 10-10) impliquait un dépassement de la quantité d'énergie brute délivrée de près de 35 %, et le plus défavorable était purement et simplement un triplement de cette quantité ! Dans les deux cas, la limite supérieure de la quantité d'énergie à partir de laquelle j'avais fait les calculs de conformité, à la norme ASTM E-119 plus 20 %, étaient dépassées.

La question désormais à poser est : est-ce que les tours allaient tenir debout en subissant un tel incendie ? Mes premières modélisations sommaires ne me permettaient pas de répondre au débotté à une telle question. Je me suis vite retrouvé avec une quinzaine d'équations à plusieurs inconnues impossibles à calculer à la main en un temps raisonnable. Il y avait potentiellement un problème de ce côté-là mais sans calculs de simulation poussés, je ne pouvais pas quantifier ce risque. Et j'en avais facilement pour six mois de travail à moi tout seul pour tout calculer, si ce n'est plus. En clair, j'étais dans une impasse.

Mais c'était sans compter sur un ami de promotion de mon épouse. Elle avait étudié la physique à Yale et elle avait dans ses relations un ami fondu de calcul cybernétique du nom de Calvin Henderson. Fils cadet d'un magnat de la machine-outil, il avait réussi de brillantes études en mathématiques appliquées et électronique et il avait été recruté par le prestigieux Massachusetts Institute of Technology pour développer leur parc informatique à des fins de calcul scientifique. Calvin est marié à une scientifique, Amy Birchard, qui est chercheur en microbiologie.

Le dimanche 9 octobre 1966, à l'initiative de Velma, nous les avons invités à New York City. Amy était enceinte de son premier enfant, et elle comptait surtout s'entretenir avec Velma de son expérience de mère avec Mary. Pendant ce temps, j'ai parlé de calcul électronique avec Calvin. Depuis que le MIT s'était équipé de nouveaux ordinateurs fabriqués par IBM pendant l'été, il ne lâchait plus ses nouveaux outils, dont il ne disait que du bien :

« Tu peux tout faire comme opérations de calcul avec les System/360 d'IBM, tout ! J'ai programmé des modélisations d'échanges cellulaires pour Amy, la NASA nous a demandé des calculs de trajectoires pour leurs programmes lunaires, et tu devrais t'y mettre en génie civil ! Nous avons des demandes de calculs de résistance pour des ponts qui nous ont été demandées par le Department of Transportation du Massachusetts. Ça me stupéfie que vous vous soyez tapé les calculs entièrement à la main pour le futur World Trade Center !

— Quand même pas, une partie a été modélisée par ordinateur, l'Université de New York nous a vendu des heures de calcul pour le gros-œuvre. Par contre, pour tout ce qui est calculs de protection incendie, ce que je fais en ce moment, mon employeur a préféré que l'on fasse tout cela à l'ancienne, avec un crayon, du papier et des règles à calcul. Trop cher l'heure de calcul sur ordinateur selon eux.

— Un argument qui devient de plus en plus faux. Pour \$150 000, tu as soit une centaine d'heures de calcul sur un ordinateur dédié de la génération précédente, soit un System/360 prêt à l'emploi. Sur cinq ans, si tu lui fais faire tous les calculs que tu faisais jusqu'alors à la main, tu récupères son coût en à peine 18 mois d'utilisation. Désolé de faire un peu trop commercial d'IBM, mais depuis la sortie de leur System/360, tu n'as plus aucune raison de faire le moindre calcul répétitif, complexe, ou les deux à la fois, à la main. Nos quatre System/360 du MIT, nous les faisons tourner 24/7 en leur donnant à mouliner tout ce que l'on a sous la main comme données à calculer.

— \$150 000, si je propose un tel investissement à Tishman Reality, mon patron va me tuer.

— Il y viendra quand il comprendra qu'il économisera trois fois cette somme durant la durée de vie utile de son System/360. Et son successeur, quand il devra le remplacer, coûtera moins cher et aura une puissance de calcul supérieure. Maintenant, les ordinateurs sont arrivés à maturité en tant qu'outils de calcul et de gestion au quotidien pour les grandes et les moyennes entreprises. Celles qui veulent encore exister sur le marché dans dix ou vingt ans achètent des ordinateurs, les autres auront fait faillite parce que leurs coûts de gestion ou de conception seront devenus prohibitifs. Tishman Reality sera sûrement ravie d'apprendre qu'avec le même personnel, ils pourront faire cinq à dix fois plus de travail en dépensant \$150 000 dans un System/360 complet...

— Joshua, depuis qu'il a son nouveau jouet, je suis obligé de lui rappeler de temps à autre que c'est moi qu'il a épousé, pas son robot mangeur de chiffres, coupa Amy. J'ai commis l'erreur de lui demander comment marchait le programme de simulation d'échanges cellulaires qu'il avait mis au point. Au bout de dix minutes, je lui ai demandé d'arrêter tellement ses histoires de registres mémoires, de cycles processeur et autres concepts de cybernétique m'ennuyaient.

— Heureusement pour moi que Joshua fait du génie civil, et qu'il ne s'occupe pas de robots, renchérit Velma. Au moins, quand nous parlons de travail, lui et moi, nous nous comprenons. Ma chaudronnerie nucléaire chez Westinghouse, ce n'est pas trop éloigné de ses travaux de conception d'immeubles en génie civil.

— Sous peu, le travail dans ces domaines sera complètement informatisé, indiqua Calvin. Tout ce qui est calculs répétitifs, simulations avec plusieurs cas différents, expérimentations avec des variations de paramètres, ça va être traité par des ordinateurs. Et là, \$150 000 d'investissement pour réaliser au quotidien des travaux de conception et de simulation qui, autrement, coûteraient des millions de dollars, les entreprises vont vite faire leur choix. General Electric en achète déjà par lot de douze des System/360 pour tous ses départements de recherche et de développement. Il n'y a rien de mieux pour résoudre, à un coût minime, des problèmes de calculs complexes, comme ceux qui...

— Justement Calvin, j'ai un problème de calcul complexe à te soumettre, demandai-je. Dans le cadre de mon travail, j'ai un problème de sécurité incendie dans le cadre de la collision d'un avion de ligne avec mes futures tours. Je voudrais déterminer si mes tours résisteront à l'incendie qui suit, et avec quelle marge de sécurité. J'ai ici les calculs préliminaires, j'en ai pour six mois à faire les simulations à la main avec ma règle à calculer si je veux aboutir à des données fiables. Si tu pouvais me mettre tout ça dans ton IBM.

— Fais voir... »

Calvin a jeté un coup d'œil sur mes données préliminaires et mes équations à résoudre. Les dix pages de données ne l'ont pas désarçonné, et c'était un problème pas trop compliqué à résoudre pour son nouvel outil :

« Super ! Je forme des programmeurs avec des cas concrets en ce moment, je vais lâcher un de mes poulains là-dessus. En comptant le temps de programmation, les tests du programme et les simulations avec les variables que tu m'indiques dans les plages que tu as définies, compte une semaine au pire pour avoir le résultat. Transferts thermiques, résistance des matériaux évolutive à

charge constante et capacité mécanique en baisse, avec la température de l'incendie comme principale inconnue, un bon problème sur un cas réel comme je les aime !

— Merci de ton aide, je ne pensais pas que ça irait si vite avec ton ordinateur.

— C'est fait pour ça un ordinateur : calculer en quantité des données très complexes, et le plus vite possible. Je prends tes notes, je te téléphonerai quand mon System/360 aura fini le boulot. »

C'était parti pour une petite semaine d'attente. En bon scientifique, je ne préjugeais pas des résultats que Calvin Henderson et son ordinateur allaient obtenir. Mais je souhaitais sincèrement qu'ils confirment que mes craintes n'étaient pas fondées.

L'équipe informatique du MIT a travaillé à une vitesse stupéfiante pour me sortir les résultats, et j'ai eu un appel au travail de Calvin Henderson jeudi matin, le 13 octobre. Comme j'étais sur le chantier pour voir quels étaient les équipements de sécurité incendie à installer dès la construction des fondations, en tenant compte du phasage du chantier et du fait que l'endroit servirait aussi de carrefour ferroviaire important entre le métro et les trains de banlieue en provenance du New Jersey, ma secrétaire a pris l'appel. J'ai rappelé Calvin au MIT depuis le bureau à midi, et les nouvelles qu'il avait concernant ma simulation étaient alarmantes :

« Je ne vais pas tergiverser avec toi : dans tous les cas de figure que tu m'as soumis, ta tour est fichue. Un incendie sur plusieurs étages suite à un crash d'aéronef, rien qu'en comptant le kérosène à bord dans le cadre de ton scénario le plus favorable, le DC 10-10 avec 3 260 gallons de kérosène à bord (*12 320 litres*), ton immeuble ne tiendra au mieux que pendant la durée imposée par la norme ASTM E-119, soit deux heures. J'espère que tu as prévu de quoi le faire évacuer complètement pendant ce laps de temps.

— Justement, le problème est là : il n'y a que trois escaliers de prévus alors que quatre ont été demandés, un à chaque angle du cœur des tours. Inutile, trop cher et demanderait à refaire tous les plans des cœurs selon la Port Authority.

— J'ai montré tes simulations et tes calculs à des collègues du MIT qui font dans le génie civil pour avoir un second avis, mon IBM et mes programmeurs m'ont craché les résultats hier matin et j'ai préféré avoir l'avis de ces gens du métier avant de t'appeler. En ce moment, on refait des simulations avec des paramètres qu'ils m'ont suggéré afin de voir si ça arrange ton scénario-type. En gros, tu as prévu que tout le kérosène des réservoirs de l'avion brûle sur plusieurs niveaux en plus du contenu combustible des étages impactés, sans que le revêtement anti-incendie de la structure ne soit atteint. J'ai aussi pris l'avis d'un ingénieur en aéronautique de Grumman qui travaille avec nous pour un projet d'avion de chasse de nouvelle génération pour la Navy. Il m'a dit que, selon toute vraisemblance, le kérosène contenu dans les réservoirs exploserait au moment de l'impact, en mettant le feu au contenu des étages impactés. Je fais tourner mon IBM avec ce nouveau scénario, en prenant deux cas de figure : le revêtement anti-incendie tient, ou il ne tient pas. Tu m'as dit que c'était de la mousse projetée qui était prévue pour faire ce boulot ?

— Simple et pas cher, demande de la Port Authority. Comme je n'ai pas trouvé de raison valable de leur imposer un coffrage des poutres de structure avec du ciment, je n'ai pas insisté.

— Tu devrais revoir ce point parce que mes experts sont unanimes : ta mousse projetée sera soufflée par l'explosion de l'avion au moment de l'impact. Essaie au moins de prévoir quelque chose qui est susceptible de tenir le choc, comme le revêtement en ciment dont tu m'as parlé. Les militaires imposent ce type de protection incendie des structures métalliques de leurs bâtiments, il ont une bonne raison pour le faire. Si tu peux venir à Boston avec Velma et la petite ce week-end, on pourra en parler, c'est moi qui invite.

—J'en parle à Velma et je te tiens au courant. Merci Calvin. »

Mon épouse a été ravie d'avoir une occasion de revoir ses amis Amy et Calvin. Nous avons pris l'avion depuis Kennedy Airport vendredi en fin d'après-midi pour nous retrouver à Boston samedi matin. Calvin avait fait les simulations et les résultats qu'il avait obtenus étaient affolants. Il m'en a parlé samedi après-midi, alors qu'Amy et Velma étaient allées se promener en ville :

« Dans tous les cas, ton immeuble s'effondre dès que tu as plus d'un étage incendié, ce qui est inévitable avec plus de 2 000 gallons de kérosène (*7 560 litres*). Durée de survie à l'impact de l'immeuble : 30 minutes à deux heures, suivant les paramètres de l'impact, s'il a lieu dans l'axe des tours ou pas, dans les étages du dernier quart supérieur de la tour ou pas. La seule mesure de sécurité possible : prévoir l'évacuation complète du bâtiment dès sa conception, et un revêtement anti-incendie qui ne sera pas soufflé par l'explosion de l'avion lors de l'impact.

— Je transmets tout cela à Leslie Robertson, le responsable de la conception des tours, et une copie à mes patrons. Nous n'en sommes qu'aux fondations, s'il y a quelque chose à revoir, c'est maintenant, autant ne pas traîner en route. »

De retour au travail le lundi suivant, j'ai fait un mémo avec les calculs des ordinateurs du MIT et mes recommandations. Le résultat n'a pas tardé : le chef de chantier sur les Twins pour Tishman Reality, Heywood DeVillete, Garfield Stromberg, le responsable de l'équipe calculs mécaniques, et mon chef pour la partie thermique, Mark Kalinin, ont immédiatement programmé une réunion d'urgence avec Leslie Robertson, l'ingénieur en chef chargé du chantier du World Trade Center. Mes calculs ont été revus et personne n'y a trouvé de faille, malheureusement. Heywood a résumé la situation dès l'ouverture de la réunion :

« Nous avons un grave problème de conception qui a été mis à jour par Joshua, notre responsable des modélisations et des équipements pour la sécurité incendie. Le scénario-type de collision d'un aéronef avec les tours que la Port Authority nous a demandé d'étudier pose un grave problème si on l'applique aux nouveaux avions de ligne à grande capacité qui vont sortir. Dans le cas où un futur DC 10 ou Boeing 747 venait à percuter les tours, suivant le scénario-type de la Port Authority, l'effondrement de la tour impactée est inévitable, compte tenu des options de construction choisies.

— Joshua a pris en compte la force mécanique de l'impact ? demanda Garfield Stromberg.

— Oui dans ses courbes de simulations, avec la moitié d'une façade de défoncée par l'avion entrant dans la tour, soit 30 poutres verticales coupées sur les 59 que comprennent chaque façade, répondit Heywood. Mais même en ne tenant compte que du kérosène, si trois étages sont entièrement en feu, ce qui est inévitable avec un crash d'aéronef contre une des tours, c'est simple : crac, effondrement. Leslie, tu voulais prévoir dès le départ quatre cages d'escalier, une à chaque coin du cœur des tours, tu avais ça en tête comme idée ?

— Pas avec le crash d'aéronef, mais pour rendre une évacuation complète des tours possibles rapidement en cas de catastrophe naturelle, ou de guerre, reprit l'ingénieur. L'inconvénient de la formule pour la Port Authority, c'est que deux étages par tour étaient perdus à cause des révisions nécessaires à la machinerie des ascenseurs, du fait des dispositions des cabines d'ascenseur, qui serait à revoir dans ce cas-là. Comme les normes ne nous imposent que trois cages d'escalier, la Port Authority a mis son veto à cette option, mais j'ai toujours les plans pour quatre sous le coude. Il suffit de refaire les métrés et on peut continuer le chantier sans perte de temps.

— Mark, ton avis sur la suggestion de Joshua d'employer du béton au lieu de la mousse projetée, ça te paraît pertinent ?

— Oui, tout à fait. Sauf si Garfield met son veto à cause de contraintes mécaniques trop sévères à cause de la masse supplémentaire à prévoir du fait de la différence de densité entre le béton et la mousse projetée.

— Joshua, tu as prévu le même type de béton que les planchers ? me demanda l'intéressé.

— Oui Garfield, on peut prendre le même type. Ça facilitera l'approvisionnement du chantier et ça suffira, point de vue résistance mécanique, pour assurer une meilleure protection incendie que de la mousse projetée.

— Compte tenu des devis de résistance mécanique des tours, je ne vois pas d'objection à cette option, sauf si Leslie s'y oppose.

— Pas d'objection non plus, le bilan de masse total ne dépassera pas les tolérances du bâtiment en matière de résistance mécanique avec du béton sur les poutres à la place du flocage en mousse projetée, indiqua Leslie Robertson. Je rajouterai même, et cela ne changera pas grand-chose non plus au bilan de masse, que l'on pourra aussi remplacer les murs des cages d'escalier, prévus pour être en placoplâtre, par des plaques de béton armé léger. Un demi-pouce d'épaisseur (12,7 mm), ça suffira pour assurer une bonne résistance à une déflagration survenant dans les tours. De plus, avec quatre cages d'escaliers, on pourra rediriger tout ce qui est tuyauterie des sprinklers et système de public adress des tours dans ces cages ainsi protégées, en ayant même de la redondance.

— Bien, je vois que nous sommes d'accord, conclut Heywood. Je vais faire avec Leslie un mémoire de modifications sur la base des calculs de Joshua. Modifications proposées : quatre cages d'escalier au lieu de trois, avec murs de séparation en plaques de béton au lieu de placoplâtre, revêtement anti-incendie en béton au lieu d'un flocage en mousse d'amiante projetée, et tout ce qui est conduites d'eau et commandes de systèmes anti-incendie déplacé dans les cages d'escalier. Personne n'a de remarque à faire ? Bien, on fait comme ça. »

Ces décisions de sécurité a priori évidentes, compte tenu de mes calculs récents, étaient faciles à mettre en œuvre au stade du chantier où nous étions fin 1966. Leslie Robertson et Heywood DeVillette ont transmis un mémoire à la Port Authority pour modification de plans la semaine suivante. Nous nous attendions tous à ce que notre client accepte d'avaliser le principe de ces modifications pour augmenter la sécurité des tours. Il n'en a rien été.

Début décembre 1966, j'ai été convoqué, avec Heywood DeVillette et Leslie Robertson, dans les locaux de la Port Authority suite à notre mémoire demandant des modifications à la structure des tours du World Trade Center. Le responsable de suivi du chantier pour la Port Authority, Lorne Benson, avait lu notre mémoire et il n'était pas du tout ravi des résultats, ce qu'il nous a fait comprendre d'entrée :

« Sans parler du coût des nouveaux métrés pour le cœur des tours, vous nous demandez, ni plus, ni moins, une augmentation du coût total de l'ouvrage de l'ordre de 5 % avec votre lubie du revêtement en béton !

— Monsieur Benson... expliqua calmement Leslie Robertson. Nous sommes partis d'un de vos propres scénarios auquel nous avons fait une actualisation en fonction des dernières données concernant l'aviation civile. Si nous ne prenons pas en compte ces nouveaux paramètres, la collision d'un avion avec l'une des futures tours aura des conséquences catastrophiques. Nous sommes sur un chantier de près de 750 millions de dollars, nous ne pouvons pas nous permettre de faire des économies de bout de chandelle au détriment de la sécurité des futurs occupants des tours.

— Messieurs, je vais être clair avec vous, conclut abruptement monsieur Benson. La politique de la Port Authority est simple : plus de modifications majeures à l'ouvrage à ce stade des travaux.

Ne me dites pas que vous n'en êtes qu'aux fondations et qu'on peut encore revoir les mètres, il est hors de question de modifier quoi que ce soit à ce chantier ! Pour les avions, il n'y a eu aucune collision d'avion avec une tour depuis vingt ans, ce n'est pas dans la capacité des bâtiments à supporter ce genre d'événement qu'il faut désormais faire quelque chose. Les systèmes de navigation aérienne se sont considérablement améliorés depuis la seconde guerre mondiale, et le Civil Aviation Board a pris des mesures préventives pour éviter toute nouvelle collision en vol au-dessus des espaces habités de New York City. Des mesures complémentaires vont être demandées au CAB pour prévenir votre problème. Pour le reste, les normes sont respectées, il n'y a rien à modifier de ce côté-là, vous construisez le bâtiment suivant les plans prévus, et il n'y aura pas d'autres discussions sur ce point précis. Ce sera tout messieurs. »

En clair, nous payons et nous ne voulons pas payer plus parce que les normes sont respectées, peu importe la nature de la menace. En ce soir du 11 septembre 2001, ma fille a enfin pu rentrer chez elle, prendre son téléphone et me raconter comment elle a échappé à la mort en étant extraite de la cabine d'ascenseur dans laquelle elle était coincée en défonçant une cloison en placoplâtre avec une raclette à vitre, avant d'échapper par miracle à l'effondrement de la tour nord en compagnie des trois autres occupants de la cabine d'ascenseur et du peloton de sapeurs-pompiers qui étaient venus la secourir. Plusieurs centaines d'autres victimes n'ont pas eu cette chance, simplement parce que certains ont respecté les normes comme, en d'autres temps, le même genre de personnes ne faisait qu'obéir aux ordres. Même mentalité, mêmes conséquences...

En cette fin de 1966, les options architecturales qui, 35 ans plus tard, auraient permis de sauver de nombreuses vies avaient été sacrifiées sur l'autel de la mesquinerie financière de la Port Authority of New York And New Jersey, agence inter-état qui avait été choisie comme maître d'œuvre de l'ouvrage. Comme elle était sur deux états, cela lui permettait légalement d'échapper à l'obligation de respecter, pour le World Trade Center, des normes de sécurité plus sévères édictées par la municipalité de New York City. Normes plus sévères par rapport aux normes fédérales qui ont été appliquées, de façon tout à fait légale, à ce bâtiment.

En privé, Leslie Robertson m'a confié que ce n'était pas la première couleuvre de ce genre qu'il avalait à l'occasion de la conception du World Trade Center. Je viens de voir à la télévision les conséquences de tous ces petits riens qui, mis bout à bout, ont tué des centaines de personnes. Même si un attentat comme celui qui vient de se produire était inconcevable dans les années 1960, un crash accidentel d'aéronef restait un événement de l'ordre du possible. Reste à savoir pourquoi la Port Authority en est resté à son scénario-type de l'avion perdu dans le brouillard avant son atterrissage... Dès cette époque, un avion pouvait très bien rater son décollage de Kennedy Airport, Newark International ou La Guardia Regional avec les réservoirs pleins, et venir s'écraser dans Manhattan contre une tour de grande hauteur après que le pilote ait perdu le contrôle de son appareil...

Depuis, j'ai eu une brillante carrière d'ingénieur en génie civil, un fils cadet en plus de ma fille et une vie de famille heureuse. Mais mon travail sur l'hypothèse du crash d'un DC 10 (avion de la taille des 767 qui ont percuté les Twins aujourd'hui) contre les tours n'a pas été perdu pour tout le monde. Le 27 janvier 1967, les trois astronautes de la capsule Apollo 1 étaient tués à l'entraînement suite à un feu dans la capsule dans laquelle ils étaient sanglés sur leurs sièges, lors d'une simulation de procédures avant décollage.

Contacté par North American Aviation, la société qui avait fabriqué la capsule Apollo, Calvin Henderson a lâché ses programmeurs et ses IBM System/360 sur mes équations de calcul d'incendie de bâtiment en modifiant le programme qui les exploitaient pour l'adapter aux conditions qui avaient été celles de l'incendie de la capsule Apollo. Capsule dans laquelle Virgil Grissom, Edward

White et Roger Chaffee étaient morts. Grâce aux calculs du MIT, basés sur ma modélisation d'un crash d'avion contre les futures Twin Towers, le programme spatial qui a abouti au débarquement des hommes sur la Lune et les faire revenir vivants sur Terre a pu réussir sans qu'il y ait d'autres morts. Un bienfait n'est jamais perdu...

Les données techniques présentées dans cette section sont authentiques, même si le fond de l'histoire (en dehors du personnage de Leslie Robertson) est entièrement fictif. Toutefois, le débat reste ouvert sur les qualités et défauts de la conception des Twin Towers, et leur influence sur les événements du 11 septembre 2001.

J'ai développé mon récit à partir du scénario qui m'a paru être le plus plausible, et qui tient compte des faits sur ce point précis : la prise en compte, pour le scénario du crash d'un avion contre les Twins, d'événements antérieurs qui ont été réactualisés au moment de la conception des Twins (première moitié des années 1960). D'où le Boeing 707 perdu dans le brouillard.

Toutefois, le choix de ce scénario-type par la Port Authority of New York and New Jersey reste sujet à controverse : extrapolation à partir d'événements passés par défaut de vision d'avenir ; scénario-type choisi a posteriori de la conception des Twins à des fins publicitaires parce que ses conséquences restaient dans les limites des normes de construction en vigueur ou, pire, scénario-type choisi après que l'étude d'un crash d'un avion de ligne dans des conditions plus sévères, détaillées dans mon récit, aient montré que les immeubles ne survivraient pas à l'incendie du contenu des réservoirs de carburant de l'avion ? Cette dernière thèse pourrait être crédible, si on prend en compte le fait que des études portant sur l'impact d'un jet à sa vitesse de croisière (970 km/h) contre une des tours auraient été réalisées lors de la conception des bâtiments.

Ce point n'est pas clair, et la genèse du scénario-type qui a été présenté au public par la presse reste obscure à ce jour. Relire, par exemple, ma phrase sur le choix du maître d'œuvre en fonction des normes de sécurité à appliquer, qui est malheureusement basée sur des faits réels.

Compte tenu de mes compétences en la matière, je préfère laisser les spécialistes répondre, arguments à l'appui, aux différents points que je rapporte ici.

Dimanche 10 septembre 2000, 15h54
Centre Hospitalier Bellevue, Clinique de psychiatrie,
Manhattan, New York City

La tendance naturelle à la domination de ma cousine Linda Patterson l'a poussée à se mettre en couple avec un de ses collègues des plus gentilletons, un chirurgien du nom de Martin-Georges Peyreblanque. Sa tendance naturelle à se mettre en situation de soumission vis à vis de toute femelle dominante est une curiosité éthologique et psychiatrique intéressante. Surtout qu'il est nettement plus petit, point de vue taille, que ma cousine Linda. Vingt-deux centimètres de stature en faveur de ma cousine, qui fait 1m92.

Le pire, c'est que ce couple improbable, fait de ma cousine ancienne militaire de carrière et d'un type ouvertement anar, marche parfaitement. De plus, Marty et Linda ont réussi à trouver un emploi à New York City, elle avocate, lui chirurgien. Et dans le même hôpital que moi en plus. Certes, ils sont tous les deux parents célibataires, ce qui les a rapprochés. Ils se sont connus au Denver Health Medical Center, là où ma sœur était attachée juridique après avoir décroché son master de droit, et Marty faisait sa spécialisation en chirurgie-traumatologie. Ils se sont connus, se sont aimés et vivent désormais heureux en couple. Et ça m'énerve.

Certes, comme tout mec qui se complaît à se faire écraser par une bonne femme limite nazi, Marty est quelqu'un d'agréable à vivre, et j'ai d'excellentes relations avec lui. Bien que nous soyons dans des services différents, nous arrivons à nous voir tous les jours au travail. Nous étions de garde tous les deux à Bellevue ce dimanche après-midi et nous avons un congé de prévu demain, avec une activité d'ordre caritatif au bénéfice de l'hôpital l'après-midi. J'avais fini mon service et je discutais du cas d'une patiente avec mon collègue Bradley Kaminski, un polac comme moi :

« C'est quand même un cas avéré de psychose paranoïaque avec bouffées délirantes associées. Peu importe ce que dit l'administration de l'hôpital, je maintiens mon avis négatif pour ce qui est de la laisser sortir, cette Dana Heddine.

— Pareil pour moi Carrie, avis convergent. Elle a quand même été admise ici après avoir agressé un chauffeur d'autobus pour tenter de s'emparer de son véhicule. Ton cousin par alliance, il se joint à nous demain après-midi ? Il chante très bien, je l'ai entendu interpréter l'hymne national lors de notre match de hockey contre l'Hillside Hospital.

— Ah oui, celui où on avait perdu dès le premier tiers-temps, et que nous avons fini avec un score minable, ne m'en parle pas. Pour notre stand demain, j'espère qu'on arrivera à ramasser quelque chose. C'est quand même pour le financement de notre pôle de recherche universitaire sur le cancer.

— Oui docteur Peyreblanque, le docteur Zieztinski a fini son service, elle m'a dit de vous signaler qu'elle vous attend.

— Merci, je vais la voir tout de suite. Bonsoir Carrie, bonsoir Brad, pas trop difficile la journée en psychiatrie ?

— Bonsoir Marty. Ça allait, mieux qu'en traumato à ce que je me suis laissé dire. Il paraît que tu as eu un polytrauma compliqué.

— Les paris sont toujours ouverts sur ses chances de survie. J'ai encore du boulot à faire sur lui, il est actuellement en coma artificiel, toujours avec un pronostic vital réservé.

— Carolyn et moi, nous avons fait un diagnostic différentiel sur une malade dangereuse. L'administration veut la mettre dehors sans tenir compte de nos deux avis négatifs.

— Le dernier qu'ils ont laissé sortir comme ça s'appelait Charles Manson, ironisa Marty. Brad, tu viens toujours en voiture au travail, en dépit du bon sens.

— Tu veux faire comment depuis Brooklyn ?

— La MTA assure un service de transport en commun appelé métro. Pour le prix modeste d'une Metrocard, tu oublie les histoires d'essence, de place de parking et d'embouteillage. Je viens toujours en métro ou en bus depuis l'hôtel de ma tante, sur la 38e ouest, je ne conçois pas de faire mes trajets quotidiens autrement.

— Faut dire que ta voiture, c'est une épave, c'est normal que tu fasse tout pour ne pas l'utiliser, y compris prendre le métro.

— Elle a quoi, ma Ford ?

— Quinze ans et 100 000 miles au compteur.

— Ça ne change rien au fait qu'elle roule. Carolyn est venue à bord une fois, elle peut attester qu'elle est en parfait état de marche. C'est toujours 14 heures demain au pied du World Trade Center pour le concert de charité ?

— Ça n'a pas changé Marty... concluai-je. Je viendrai avec ma guitare. T'en fais pas pour le micro, il est fourni.

— Je me dépêche... coupa Brad, il y a toujours un peu de circulation sur le Brooklyn Bridge passé quatre heures.

— J'aime ton sens de l'euphémisme Brad, ironisa Marty. C'est tellement bouché cet axe que je suis sûr qu'en traversant à la nage entre Manhattan et Brooklyn, on va plus vite. Enfin, si ça te plaît d'arriver chez toi à dix heures du soir, je te laisse ta voiture... »

Brad est parti en vitesse sans répliquer à la remarque acerbe de Marty. J'habite aussi Brooklyn par commodité et je fais comme mon cousin par alliance pour venir travailler : tout en métro. C'est ce qu'il y a de bien sur les villes de la côte est, il y a des services de transport en commun qui marchent. Pas comme Denver, Colorado, la ville natale de ma cousine Linda. Ce soir-là, elle venait chercher Marty au travail après une journée à Central Park avec sa fille Nelly et sa belle-fille Galina, deux ans toutes les deux. Marty l'a attendue en ma compagnie à la réception de l'hôpital :

« Linda m'a dit qu'elle serait peut-être un peu en retard, ce n'est pas grave. Mon oncle Norman fait des travaux bruyants dans son hôtel, autant ne pas débarquer en plein milieu du chantier. Les petites adorent Central Park, on y repassera à pied pour le retour, vu qu'on a un temps magnifique en ce moment, autant en profiter.

— J'adore ton sens particulier de la famille. T'es aux ordres de Linda et tu trouves ça génial. Je comprends pourquoi elle t'as choisi comme mec : avoir quelqu'un à ses ordres en permanence, ça lui rappelle sa vie militaire.

— Je te signale que tu es aussi officier de réserve de l'US Navy. Linda est dans les Marines. Toi, en étant lieutenant de vaisseau depuis peu, tu as le même grade qu'elle.

— J'ai fait ça pour payer mes études, c'est pas ma mère, pompier, et mon beau-père flic qui auraient pu m'offrir l'université.

— Linda, c'est pareil. Les Marines, c'était pour qu'elle puisse faire son droit.

— Et se faire mettre en cloque au passage par un copain de régiment.

— T'aurais pas comme une légère tendance à la jalousie envers ta cousine Linda ? Genre projection : tu fais tout pareil qu'elle et tu rates ta vie sentimentale ?

— Marty, la psy, c'est moi. Est-ce que je t'explique comment il faut s'y prendre pour réduire une fracture ouverte du tibia ? En plus, contrairement à Linda, je ne suis ni radin, ni autoritaire, ni colérique, ça fait une grosse différence.

— C'est pas ce que disait ton ex.

— Mon ex était un nul comme tous les mecs sur lesquels je suis tombés.

— À ta place, je me demanderais si le problème ne viendrait pas de toi. Enfin, c'est toi qui voit, tu es psy après tout... Bonsoir Linda, c'était bien Central Park ?

— Oui, les petites ont adoré. Je suis avec ta tante, elle a profité de la fermeture de son restaurant. Ne réveilles pas les enfants, elles dorment... »

Nelly et Galina, les filles de Linda et Martin, s'étaient endormies dans leur poussette. Linda voulait repartir en vitesse pour que le brouhaha de l'hôpital ne les réveille pas, ils ne se sont pas attardés. Je suis ensuite rentrée chez moi, à Brooklyn. J'habite non loin de l'Hudson dans un appartement que j'ai trouvé à louer pour pas trop cher. Martin et Linda habitent, depuis leur arrivée à New York City, dans un des chambres de l'hôtel de l'oncle de Martin en attendant de trouver un logement à acheter. Ils veulent mettre \$500 000 pour quelque chose dans Manhattan mais à ce prix-là, il ne faut pas compter trouver quoi que ce soit de plus au sud que la 100^e rue.

Dans le cadre de mon travail, j'ai fait la connaissance de Marissa Llanfyllin, la cousine de Martin, alcoolique sévère qui est passée deux ou trois fois dans mon service suite aux conséquences d'un delirium tremens. Dire qu'elle est présentatrice sur Wolf News, la grande chaîne réactionnaire d'information en continu qui monte. Ils ont déjà donné Bush Junior gagnant avec une majorité entre 55 et 57 % des voix pour novembre...

Du fait de la pingrerie calamiteuse de la municipalité Giuliani, le budget pour le centre de recherche contre le cancer de Bellevue avait été sabré de moitié au titre de l'année fiscale 2001, qui commençait en octobre 2000. À titre de protestation plus que pour ramasser des fonds en quantité suffisante pour boucler le budget, les médecins disposant de leur lundi à titre de congé de récupération ont décidé, ce 11 septembre 2000, d'organiser un concert de charité pour attirer l'attention sur le caractère abusif et démagogique des coupes budgétaires décidées par la municipalité Giuliani.

Comme Bellevue est très bien vu de la police et des pompiers, ils nous ont donné un coup de main pour monter le stand et organiser la sécurité, en plus de nous accorder l'autorisation. Martin étant un très bon chanteur, et comme je me débrouille avec la guitare, nous avons prévu d'interpréter ensemble une sélection de quelques chansons acoustiques de Bob Dylan, Neil Young, Simon et Garfunkel, Bruce Springsteen et quelques autres.

Naturellement, ce jour-là, il y avait un buffet auquel Marty a bien évidemment participé. J'ai pu comparer sa recette du chlodnik, en fait celle de ma tante Claire, à la mienne, héritage de ma mère. Sans parler de sa pizza maison, de son authentique quiche lorraine, 100 % faite maison bien évidemment, de sa salade de concombres aux malossols (recette que je lui ai piqué au passage) et de son irish potato cake, une recette de mon oncle Vance cela dit en passant.

Il faisait un temps magnifique en ce 11 septembre 2000, et les Twin Towers étincelaient au soleil sous un ciel bleu d'azur. Notre tour de chant devait avoir lieu entre 14 heures et 17 heures. Plus que les maigres recettes, c'était la sensibilisation du public au caractère démagogique des coupes budgétaires décidées par l'administration Giuliani qui nous importait. Entre deux tours de chant, j'ai pu discuter de tout cela avec le lieutenant Millicent Reardon. Officier des sapeurs-pompiers de la compagnie Ladder 38, elle avait aussi une dent contre l'administration Giuliani, le FDNY ayant été victime de choix budgétaires douteux :

« J'ai demandé des comptes à la municipalité sur le choix de l'immeuble WTC 7 pour installer le poste de commandement du bureau de gestion des urgences de la municipalité. Dinkins était contre, il préférait un endroit moins exposé à Brooklyn, le FDNY et le NYPD l'ont appuyé. Sur ce, Giuliani est élu, et la première décision qu'il a prise en matière de gestion des urgences, c'est de coller le poste de commandement dans le WTC 7, contre l'avis des pompiers et de la police !... Un immeuble en plein milieu d'un site bien exposé aux attentats, celui de février 1993 en est la preuve. Va comprendre la logique de tout cela...

— C'est un promoteur privé qui gère le WTC 7, Silverstein Properties. Il y a dû y avoir des magouilles de ce côté-là.

— Mouais, et c'est pas du côté de Silverstein Properties. Quand on leur a demandé des explications, il nous ont dit qu'une agence immobilière avait en charge, en délégation de leur société, des locations d'étages du WTC 7. Le patron de cette agence est proche du Parti Républicain, il a dû avoir une belle commission en prime. En attendant, nous avons été obligés, FDNY comme NYPD, de nous rééquiper avec des radios dépourvues des fréquences aviation. Résultat : impossible de contacter les hélicos de la police ou ceux qui font de l'évasan avec nos postes de service, très pratique pour travailler. Les hélicos ne nous entendent pas, et Giuliani ne veut pas nous écouter !

— La municipalité va changer, Rudolf ne se représente pas.

— Tant mieux. Avec le syndicat, on a déjà fait une liste de revendications pour la nouvelle équipe. Je peux te dire qu'il y a pas mal de grogne, et que le nouveau maire a intérêt à nous écouter. En cas de catastrophe, les économies miteuses de Giuliani feront des morts, c'est la seule chose qui est certaine dans tout cela ! »

À ce moment-là, Marty est revenu. Il avait fait tourner le chapeau dans le public et, comme il fallait s'y attendre, la recette était symbolique :

« Salut Millie, et merci aux pompiers pour le coup de main... Carrie, le billet de \$10, c'est moi qui l'ai mis, je le laisse. J'ai réussi à récolter \$49,05, ça aurait pu être pire.

— Marty, qui a donné 5 cents ?

— Tout le monde, pourquoi ? »

À cinq heures de l'après-midi, nous sommes restés, Marty et moi, pour aider à remballer. Notre opération de communication était une réussite. Nous avons donné un coup de main au cuisinier de l'hôpital, Mike Spiriodakis, qui nous a ramenés à Bellevue avec sa camionnette de service. Nous nous étions proposés pour l'aider à décharger et ranger le matériel qu'il avait mis à notre disposition. Mike a apprécié notre coup de main, et nous avons ensuite ramené des chaises que nous avions empruntées à l'accueil. La journée n'était pas tout à fait vaine, comme je l'ai souligné :

« Nous sommes quand même un hôpital public payé avec l'argent des contribuables, il est important que les gens soient au courant du fait que la municipalité taille dans notre budget sans demander leur avis aux principaux intéressés. Ça, les médias se sont bien abstenus d'en parler !

— S'il fallait compter sur eux pour avoir une information fiable, ça se serait. Les détails de la romance Bill-Monica, on y a eu droit en long, en large et en travers alors que l'on n'en avait rien à secouer. Par contre, le budget des hôpitaux de la ville et les conséquences des choix de gestion de l'équipe municipale au pouvoir, personne n'en parle ! Wendy, merci pour les chaises, ça nous a bien dépanné en coulisses entre deux chansons.

— Pas de quoi Marty, répondit la réceptionniste. Excuse-moi de te demander ça, mais ils sont un peu chargé aux urgences avec de la médecine de ville. Je leur envoie les médecins disponibles pour désengorger. Je sais que vous n'êtes pas de service, mais si vous avez cinq minutes pour aller leur donner un coup de main.

— Mon oncle garde les petites, je peux prendre un peu de temps. Carrie, pour accélérer le travail, ça m'aiderait que tu vienne avec moi, tu as un accès prioritaire à la pharmacie que je n'ai pas. S'il y a des prescriptions, nous gagnerons du temps comme ça.

— Pas de problème, je te suis. »

Comme cela arrive parfois, les urgences se retrouvent inexplicablement encombrées par des cas bénins relevant de la médecine de ville. Ce jour-là, tous les médecins disponibles des autres services étaient venus donner un coup de main, et les patients en surnombre avaient pu être traités. Nous sommes arrivés, Marty et moi, au moment où le volume de patients retombait à la normale :

« Docteur Jenkins, docteurs Peyreblanque et Zieztinski, chirurgie-traumatologie et psychiatrie-toxicologie. Nous passons par là, on peut vous prendre un patient ou deux pour dépanner. C'est Wendy Kearslowe, à l'accueil, qui nous a dit que vous étiez chargés.

— Merci d'être venus, mais le gros des patients vient d'être traité. Il ne reste plus que des cas bénins qui... Ah, j'ai parlé trop vite, le monsieur là-bas avec une blessure à la main attend depuis une demi-heure, si vous pouviez vous en occuper.

— J'y vais. Carrie, tu as un bloc d'ordonnances sur toi ?

— J'ai ce qui faut. »

Le patient en question était un homme très typé moyen-oriental, dans les trente-trente cinq ans. Il était accompagné d'un autre homme qui était visiblement de la même origine. L'homme atteint à la main avait une brûlure chimique superficielle à la main droite, rien de bien grave, mais une atteinte plutôt gênante du fait de l'irritation et de la sensation de brûlure, et qui nécessitait des soins pour éviter une aggravation. Marty a fait son travail avec sa précision et son professionnalisme habituel :

« Apparemment, brûlure au premier degré avec un produit caustique. Monsieur, vous vous êtes fait ça comment ?

— Soude caustique que j'ai renversée sur ma main en voulant déboucher un évier.

— C'est typique des brûlures chimiques avec un acide ou une base. C'est pas trop grave, mais je vais quand même vous faire une prescription en plus des soins. Carrie, tu peux me sortir un tube de Xyrophran pour monsieur ? Le petit de 100 ml, ça suffira.

— J'y vais.

— Bon, la prochaine fois que vous manipulerez de la soude caustique, vous prendrez des gants. De simple gants de ménage à \$5 la paire suffisent, et ça vous évitera de revenir ici. Je vous fais un pansement et je vous prescris une pommade calmante à appliquer régulièrement toutes les six heures pendant une semaine. Normalement, ça aura disparu complètement. Si vous avez toujours une sensation de brûlure ou des démangeaisons au bout d'une semaine, revenez consulter. Bien, Carrie, si tu n'y vois pas d'inconvénient, je vais signer l'ordonnance. Je vais la mettre à votre nom monsieur, vous pourrez obtenir de la pommade en pharmacie avec. Vous êtes monsieur ?

— Atta, A deux T A, Mohamed. Je suis de passage à New York City.

— Vous êtes à la bonne saison pour visiter mon cher, ni trop chaud, ni trop froid, et le gros des touristes d'été est passé. Bon, je ne vais pas m'attarder, je vous laisse passer à l'accueil pour le paiement et la validation de votre ordonnance. Bonne soirée. »

Sur le coup, ce Mohamed Atta m'a fait une impression bizarre, comme si c'était quelqu'un qui avait quelque chose d'inavouable à cacher. Je ne m'en suis pas plus préoccupé que ça et je suis rentrée chez moi ce soir-là sans y repenser. Nous avons repris le service mercredi matin à huit heures, Marty et moi. Nous étions de garde en journée le week-end pendant tout le mois. J'avais réussi à magouiller pour être de garde de nuit qu'à partir de novembre, pour pouvoir profiter un peu de la lumière du jour aux approches de l'hiver. À la sortie du travail, ce soir-là, nous avions une

petite vérification à faire pour Brad, mon collègue qui habite Brooklyn et vient travailler en voiture. Ce soir-là, Marty et moi, nous avons étudié sur le terrain les conditions de trafic :

« Carrie, ce n'est pas la peine de nous presser, c'est complètement bouché sur le Brooklyn Bridge. C'est nous qui allons devoir attendre Brad.

— Ben tant mieux pour notre pari. Je ne pensais pas qu'elle était si froide !

— Tu vois, j'ai eu raison de louer deux combinaisons néoprène. Mais bon, le plus dur, ce sont les 500 premiers mètres, on a passé la moitié, ça va aller tout seul.

— Je ne voyais pas ça si loin Brooklyn.

— Et moi, je vais pouvoir dire à Linda que tu n'as pas un si gros derrière que ce qu'elle prétend habituellement.

— Ah bon ? Linda dit que j'ai un gros cul ?

— Elle en rajoute pas mal là-dessus. Tu sais, ça lui permet de compenser son complexe. Figure-toi qu'elle est allée dans un hôpital militaire sans m'en parler pour se renseigner sur la pose d'implants mammaires. Je l'ai appris par la bande.

— Encore son idée à la con, ça ne lui passera pas. Ça fait depuis le lycée qu'elle fait une fixation là-dessus. C'est encore loin Brooklyn ?

— À vue de nez, huit cent mètres. Un demi-mile si tu préfères. Encore une petite demi-heure à nager et on y est. »

Effectivement, il vaut mieux prendre le métro ou le bus pour faire Manhattan-Brooklyn, surtout aux heures de pointe. Et la passerelle du Brooklyn Bridge est bien pratique si on ne veut pas se mouiller. Finalement, nous avons bien été obligés d'attendre mon collègue Brad une fois arrivés sur la rive. Pas longtemps, un petit quart d'heure, mais ça a suffi pour lui démontrer à quel point il perdait son temps en voiture dans les rues de New York City.

Le problème médical de Mohamed Atta mentionné dans ce récit est basé sur des faits réels. Comme il y a deux kilomètres et demie entre Manhattan et Brooklyn, prenez plutôt la passerelle du Brooklyn Bridge pour faire le chemin si vous ne voulez pas prendre un véhicule quelconque...

Jeudi 11 septembre 2031

The White House, Washington D. C.

Ce n'est pas tous les jours que l'on a l'occasion d'assister à un événement qui fait l'Histoire. En l'occurrence, la conférence de presse de la Maison Blanche qui devait marquer la déclassification de tous les documents relatifs aux attentats du 11 septembre 2001. Mon nom est Louise-Michelle Peyreblanque, et je suis musicienne de profession. Ainsi que journaliste pigiste pour le site internet dont ma cousine Marissa Llanfyllin est le pilier, le fameux *The Vanguardier*.

Je n'étais pas née le 11 septembre 2001, je suis née début 2003, plus d'un an et demi après. Mes parents ont connu cette époque et mes sœurs aînées, dont l'école maternelle était dans Manhattan sud en vue des tours (mon fils François y est scolarisé) ont un souvenir très vague de cette date. Elles n'avaient que trois ans quand tout cela est arrivé. Nelly a le souvenir d'avoir vu la tour nord exploser quand l'avion l'a percuté tandis que Galina se souvient du bruit et de la poussière de l'effondrement des tours.

Maman, qui venait de débiter sa carrière d'avocate à New York City, a eu son amie d'enfance au bout du fil pendant ses derniers instants. Son amie était à bord de l'un des avions qui a été détourné ce jour-là. J'ai eu l'occasion de m'entretenir avec Deborah Breckingham Cartwright, la fille de sa meilleure amie, celle qui a fait un procès à la FAA pour négligence criminelle en 2017, et qui l'a gagné. Elle a l'âge de ma demi-sœur Renate Von Strelow, qui est pilote militaire pour les Forces Armées Canadiennes, et elle a toujours le souvenir de son oncle Sherwood quand il est venu lui annoncer que sa mère ne rentrerait plus jamais à la maison.

Depuis cette date, le monde a bien changé. Il y a d'abord eu l'hypercrise des années 2010, qui a vu tout le système économique s'effondrer, des pays entier faisant faillite les uns après les autres, la Grèce, l'Islande, l'Irlande, la Grande-Bretagne, la France... Puis tout le système bancaire, sauvé une fois de la faillite par l'inconséquence des états qui l'avaient laissé se mettre une première fois dans cette situation par déréglementation irresponsable pour le renflouer après, a fini par imploser.

Ensuite, ce sont les industries traditionnelles qui ont suivi : l'automobile, la faillite et le sauvetage provisoire de General Motors en 2008-2009 n'était qu'un coup de semonce. La plupart des secteurs industriels ont suivi l'industrie automobile sans sa chute. Les derniers à couler ont été les majors de la musique et du cinéma entre 2016 et 2021, et les seuls à s'en sortir, voire prospérer, ont été tous les secteurs liés aux technologies de l'informatique et de l'internet. Secteurs qui sont les moteurs de l'économie aujourd'hui.

Parce que les autres... À partir du début des années 2020, la décennie de transition énergétique a commencé. Le prix du baril de pétrole, dont le prix n'avait fait que quintupler pendant la décennie précédente, passant de 69 euros en 2011 à 354 euros en 2019, a explosé. Il est aujourd'hui de 125 356 euros le baril au dernier cours. Et les conséquences ont été très variables suivant les pays... En France, où le numéro comique qui tenait lieu de parti écologique a tout fait pour ne pas parler à ses électeurs de sortie de l'automobile et du nucléaire, ça a été la catastrophe sociale. Enfin, en plus des autres, mais pas au point des USA, cela grâce à des réseaux de transport en commun et un urbanisme nettement plus favorable à une vie sans voiture.

Gros dindons de la farce, tous les habitants des lotissements bâtis à l'époque à bas prix au milieu de nulle part. Avec un bâti souvent réalisé à l'économie, sans possibilités d'être reliés à des réseaux de transport en commun du fait de la trop faible densité de population de ces zones, ces lotissements se sont vite ghettoïsés, drainant des populations de plus en plus pauvres dans un piège

rural-urbain qui a vite fini par être un enfer quand les municipalités endettées ont purement et simplement abandonné tous les travaux de maintenance de l'infrastructure nécessaires à la vie dans ces non-villes. Travaux trop chers et impossible à financer, sauf à multiplier par dix les impôts locaux. Et la facturation des branchements à l'électricité, l'eau courante et l'assainissement ont vite été facturés au coût réel, devenu exorbitant, par des sociétés privées de moins en moins rentables pour celles qui n'ont pas fait faillite, ont fini de transformer ces zones résidentielles, autrefois rêve de la classe moyenne, en bidonvilles.

Le problème s'est aussi posé aux USA, mais aggravé par mille du fait d'un urbanisme irresponsable, d'une carence grave en matière de transports en commun et d'un réseau de transports ferroviaires de passagers allant de symbolique à inexistant suivant les états. Si, en Europe, les réseaux de chemin de fer ont pu absorber rapidement les passagers qui ont déserté l'automobile et retrouver, voire dépasser, leur rentabilité d'avant la première guerre mondiale. Surtout après la faillite des sociétés d'autoroute et l'abandon de ces infrastructures, onéreuses et désormais inutilisables, sauf celles dont la plate-forme a été récupérée pour faire des lignes de chemin de fer. Par contre, il n'y avait rien de comparable aux USA pendant la décennie 2020.

Les rares compagnies aériennes qui pouvaient encore voler en employant du biogaz à la place du kérosène, désormais hors de prix, n'assuraient plus que des vols transcontinentaux ou intercontinentaux. Seules des très grandes villes comme New York City, Chicago, Boston, Washington/Baltimore, Los Angeles, San Francisco, Seattle/Portland, Miami, Denver et Dallas peuvent désormais se payer un aéroport aux USA. Même New York doit s'en tenir à Kennedy Airport, Newark Liberty est devenu une base militaire et La Guardia a fermé avant que le site ne soit converti en zone résidentielle. Tous les autres aéroports de moindre importance ont purement et simplement fermé, les compagnies aériennes les desservant ayant fait faillite, tous leurs coûts ayant explosé simultanément : bien évidemment le carburant, mais aussi la maintenance, la sécurité, et les taxes d'atterrissage.

Faute de réseau ferroviaire de transport de passagers cohérent et efficace, Amtrak ne pouvant pas faire de miracles, des villes entières se sont tout simplement retrouvées coupées du reste du pays, comme Cleveland, dans l'Ohio. Si, en France, des gares comme celles que je connais bien, Grenoble ou Toulouse-Matabiau, sont en plein centre ville et très bien desservies par les moyens de transport en commun locaux, celles qui restaient aux USA hors des très grandes villes sont le plus souvent au milieu de nulle part, desservies par rien, car simple gares de marchandises sans infrastructures pour les passagers. Les gares datant d'avant l'automobile ont le plus souvent été démolies ou reconverties en centres commerciaux pendant l'âge de l'automobile, et les plate-formes ferroviaires qui rentraient au cœur des villes démantelées.

Quand il a fallu refaire tout cela, le coût a été affolant pour nombre de villes, qui ont appelé à l'aide le gouvernement fédéral. Par chance, de très nombreuses infrastructures routières, désormais à l'abandon, ont pu être recyclées pour faire passer des voies de chemin de fer, et des centres commerciaux en centre-ville, disponibles pour cause de faillite, ont pu être reconvertis pour devenir des gares ferroviaires. Le pire a quand même été l'habitat, quand il a fallu passer des interminables banlieues pavillonnaires à l'américaine, construites autour de l'omniprésence de l'automobile, à des habitats concentrés à l'européenne pouvant être desservis par des réseaux de transports en commun.

À New York City, tous les habitants des interminables, inhabitables et désormais défuntes banlieues pavillonnaires de Long Island ont migré en masse vers les centres urbains à partir de 2020. Je m'en souviens parce que je faisais mes études d'Histoire en France à l'Université de Toulouse Le Mirail, où mon grand-père paternel a enseigné la sociologie. C'était aussi l'époque où mon père, chirurgien, a été affecté à un dispensaire de quartier dans Greenwich Village par son

employeur, la mairie, après l'effondrement en domino des sociétés d'assurance maladie privée, imposant un système d'assurance maladie public, soigneusement évité par tout les politiciens des décennies précédentes. C'était aussi l'époque des suicides collectifs de retraités, privés de pension par la faillite des fonds privés qui étaient censés leur assurer une retraite par capitalisation.

Du fait des faillites, de nombreux immeubles de bureaux, désormais libres, ont été reconvertis en logements populaires dans Manhattan, le Queens, à Brooklyn et au New Jersey sur l'autre rive de l'Hudson. Il faut dire que les municipalités ont vite adopté une politique de déconnexion des infrastructures trop chères à entretenir. Typiquement, tout ce qui était viabilisation et réseaux de l'habitat pavillonnaire de banlieue. Les infrastructures dont le coût ne cessait d'augmenter ont purement et simplement été privatisées et facturées au coût réel aux habitants.

Comme plus personne ne pouvait payer, les banlieues se sont vidées de leurs habitants, déjà saignés à blanc par le prix des carburants (l'essence auto est passée de \$5 à \$1 500 le gallon entre 2015 et 2030), les sociétés privées qui assuraient la maintenance de l'infrastructure ont fait faillite et la nature a repris ses droits. Plusieurs centaines de milliers d'hectares de terres cultivables ont ainsi été récupérées dans tout le pays, au profit de cultures énergétiques.

Autre gros changement qui me parle beaucoup personnellement, parce que je déteste la viande : alors que je passais pour une asociale quand j'étais gamine parce que j'étais quasiment végétarienne (j'ai les mêmes goûts que mon père : charcuterie, œufs, produits laitiers et tout ce qui est végétal et comestible pour le reste), mon comportement est devenu la norme. En effet, la viande est redevenue un produit de luxe, les artifices genre hormones, élevage hors sol et autre procédés de ce genre étant extrêmement dispendieux en énergie, une production de viande par ces procédés est vite devenue hors de prix.

Et les procédés d'autrefois, pâturage naturels extensifs, ont vite pris le dessus. De ce fait, un nouvel équilibre écologique s'est créé : le prix de la viande "synthétique" ayant explosé, celui de la viande naturelle, après avoir été maintenu à des sommets par la faible production et la forte demande, est redescendu à des valeurs qui, s'ils ne permettent plus d'avoir un steak au quotidien à tous les repas, petit déjeuner inclus, rendent un bon rôti une fois par semaine tout à fait abordable pour tout le monde. Avec des conséquences positives sur la santé globale de la population, cela va de soi.

Autre point où une amélioration en termes de santé publique a été visible : celui de la mortalité par accidents de la route. Quand faire le plein de votre voiture représente, en terme de coût, l'équivalent de votre revenu annuel, avoir un accident de voiture devient un luxe réservé aux nantis. Enfin, ceux qui peuvent aussi payer pour avoir l'infrastructure nécessaire à l'utilisation de leur jouet de luxe.

C'est ce que n'ont pas vu les utopistes de la voiture électrique, qui pensaient qu'en se contentant de remplacer l'essence par du courant électrique, il était possible de continuer le système précédent de non-aménagement du territoire et des transports. L'essence a augmenté aussi vite que le coût de maintenance des infrastructures, et les villes éclatées héritées du XXe siècle se sont avérées être des aberrations énergétiques et environnementales du fait de leur voracité non seulement en miles/habitants/jours en termes de transports, collectifs ou non, mais aussi en termes d'infrastructures et de réseaux à construire ou à entretenir pour assurer ce mode de vie. À New York, quand les rues sont sous la neige, il reste toujours le métro pour se déplacer, souterrain, dans le pire des cas. Et les lignes de surface de trams sont vite déneigées avec les fraises sur rail de la MTA.

Quand il fallait faire ça pour toutes les routes de l'état, c'était une gabegie énergétique sans nom. Désormais, il suffit aux compagnies de chemin de fer d'envoyer leurs chasse-neige sur les rails

et, quelques heures plus tard, les trains roulent. En cette année 2031, le pays sort enfin de l'urgence ferroviaire de la décennie 2020, où les compagnies de chemin de fer ont dû transformer en urgence des wagons de marchandises couverts en voitures de voyageurs sommaires pour faire face à la demande qui a explosé.

Grâce à des importations massives de voitures de voyageurs déclassées originaires d'Europe, l'offre de chemin de fer US a pu faire face à la demande à la fin de la décennie. Désormais, ce sont des industries nationales qui commencent à fournir des véhicules ferroviaires pour le transport de voyageurs. Ce qui me permettra, d'ici trois ans, de faire New York City-Buffalo dans autre chose que des voitures ferroviaires d'occasion, vendues par les chemins de fer polonais (USA ou parc à ferraille, le plus offrant a gagné), qui ont été mises en service avant la chute du mur de Berlin...

Maintenant, ce ne sont plus les autoroutes à reconverter qui manquent pour faire passer des lignes de trains à grande vitesse. Depuis l'année dernière, on peut enfin faire New York-Montréal, où j'ai de la famille, en une heure et demie par le nouveau TGV qui emprunte la plate-forme de la défunte Interstate 87, l'Adirondack Highway devenue l'Adirondack Highspeed Railroad. Il suffisait de mettre des rails et du ballast à la place du goudron, la banalisation des piles à combustible air/méthanol ayant rendu les caténaires inutiles. Le futur Fast ACELA, qui doit relier Washington à Boston via New York City en deux heures en 2035, fera de même.

C'est en prenant l'ancien, qualifié de bricolage insuffisant et pitoyable par mon père, que je me suis rendue à Washington ce jour-là pour la communication concernant la déclassification des données concernant le 11 septembre 2001. Certes, des sites sur le dark internet comme CIA-Leaks ont déjà sorti le gros des dossiers pendant les deux décennies précédentes, comme la complaisance ahurissante du pouvoir exécutif de l'époque envers les saoudiens et les pakistanais, ou le fait que le vice-président Dick Cheney a délibérément écarté le président George W. Bush Junior de la gestion de la crise ce jour-là, mais il y avait encore de beaux restes.

Certes, après le procès de 2017 Deborah Breckingham Cartwright contre FAA, les multiples révélations sur la manipulation constante des théoriciens de la conspiration, à des fins de désinformation, par ceux qui étaient censés être leurs pires ennemis (l'administration républicaine et toutes les industries qui la soutenaient, dont l'aviation civile), ou les incroyables choix imbéciles de la Port Authority of New York and New Jersey en matière de conception du World Trade Center, l'essentiel était dit. Au passage, l'histoire du bâtiment conçu pour résister à plusieurs impacts d'avions, c'est du vent : personne n'a fait le calcul au moment de la conception des immeubles, ces données ont été extrapolées à des fins publicitaires à partir de l'application stricte des normes de construction de l'époque. Et avec le scénario le plus favorable en plus, celui de l'avion à l'atterrissage perdu dans le brouillard...

Depuis l'élection présidentielle de 2028, qui a vu l'arrivée-surprise à la Maison Blanche de l'équipe du président Moshe Rosenblum, de la Citizens Red and Green Alliance, tout valse dans le pays. L'emergency passenger railways act a été voté et les chantiers se sont vite ouverts. En prime, la CIA et le FBI ont été dissous pour cause d'incompétence multi-décennale avérée. Ces agences ont été remplacées par l'United States Federal Police pour le second, la National Intelligence Organisation et l'United States Counter Terrorism and Counter Espionage Agency pour la première. Au passage, l'USFP a pu enfin monter une cellule de lutte contre le lynchage des opposants à l'installation d'éoliennes, ce que le défunt FBI avait abandonné aux polices locales par je m'en foutisme aggravé.

Les mythes concernant le 11 septembre 2001 avaient encore la vie dure, et le nouveau gouvernement souhaitait profiter de l'obligation trentenaire de déclassification des documents secrets pour rendre public ce qui n'avait pas encore été révélé à tous en force sur le dark internet par

des quelquechose-leaks ou des tireurs de sonnette d'alarme. Mais même la visite en direct sur internet des sites d'atterrissage lunaire des vols du programme Apollo par les missions euro-russes du programme Aurora n'avait pas dissuadé les abrutis conspirationnistes habituels de continuer à croire en leurs fadaïses. Alors, sur le 11 septembre 2001, je ne me faisais pas d'illusions. Par chance, le goudron étant désormais plus cher que le caviar, et les plumes massivement récupérées pour faire des oreillers, les théoriciens de la conspiration ne risquaient pas grand-chose. Du moins ceux qui n'étaient pas encore bouclés en psychiatrie.

Ce jour-là, à la conférence de presse de la Maison Blanche, l'argument choc qui devait tuer les théories de la conspiration a été rendu public. Avec une nouvelle histoire crapuleuse sur l'utilisation de la désinformation par l'administration de George W. Bush. Jeremy Larkin, le porte-parole de l'exécutif, nous a fait la révélation la plus fracassante qui pouvait être faite concernant ce dossier, et le traitement médiatique qui a suivi :

« Mesdames et messieurs, merci d'être venu nous voir. Vous n'êtes pas sans savoir que le point de départ des théories de la conspiration a été la négation de l'existence de l'impact du vol American Airlines 77 sur le Pentagone le 11 septembre 2001 à 9h37. Cette rumeur a été inventée, sur demande des services secrets iraniens, par le défunt journaliste français Valentin Brey. Certes, depuis que le gouvernement islamo-fasciste iranien a été pendu, il y a de cela huit ans cette année, par les démocrates révolutionnaires antireligieux de ce pays, tous les circuits de financement des théoriciens de la conspiration, je parle de ceux qui n'ont pas été subventionnés par le Parti Républicain, tous ces circuits ont été mis à jour. Fait plus grave, le gouvernement Bush avait sous le coude des documents visuels dont la révélation publique aurait pu, purement et simplement, couler dès le départ toutes les théories de la conspiration. Pour des raisons tenant de la propagande d'État au profit des principaux sponsors des républicains, et de ces derniers pour masquer l'incompétence calamiteuse de leur exécutif au pouvoir à cette époque, ces documents ont été classifiés et leur existence purement et simplement niée. Nous allons vous les montrer maintenant, en avant-première, avant mise en ligne avec tous les documents officiels correspondants sur le site de la Librairie du Congrès. Il s'agit de vidéos montrant, clairement et sans la moindre ambiguïté, le vol American Airlines 77 percuter le Pentagone. Il n'y en a pas une, mais trois, et l'avion y est clairement visible en plein écran pendant plusieurs secondes. »

Le porte-parole a activé l'écran holographique virtuel de la salle de conférence avec une télécommande et il a lancé la diffusion des vidéos. La première était celle d'une équipe de reportage de Wolf News, qui préparait un sujet sur la rénovation du Pentagone pour les actualités du soir. L'équipe était au bord de Patton Drive, à un mile du Pentagone environ, avec une vue directe sur l'aile du Pentagone qui a été impactée ce jour-là. Une jeune femme, au plus de mon âge, préparait le sujet, avec le Pentagone et le Washington Monument en vue derrière elle :

« ...De Washington D. C., Maryjane Shievers pour Wolf...
AAAAAAAAAAAAHTCHA... Oh non, va falloir la refaire, foutu rhume !

— (Cadreur hors champ) Va falloir qu'on aille dans une pharmacie pour que tu t'achètes quelque chose, ça fait quatre fois que tu éternues en plein milieu d'une phrase.

— Bon, on reprend pour la phrase de conclusion sur le coût des travaux, blablabla, les monteurs ne sont pas payés pour enfiler des perles, ils recolleront les morceaux comme il faudra... Avec l'ouverture de la nouvelle station combinée autobus/métro, les premiers travaux de ce long programme de rénovation, qui doit se terminer dans dix ans, vont enfin être visibles... Ralph, c'est quoi ce sifflement, t'as pas moyen de le faire cesser ?

— *C'est un avion qui va se poser à Reagan Regional, on attend qu'il ait atterri et on la refait ?*

— *T'es sûr ? J'ai jamais vu d'avion de ligne arriver... RALPH ! IL VOLE TROP BAS, IL VA S'ÉCRASER ! »*

Le cadreur a fait un gros plan sur l'avion, en pointant sa caméra plein sud. Il était au loin à mi-parcours de sa fameuse boucle, décrite comme impossible par les théoriciens de la conspiration, et le cadreur a un peu hésité avant de le rattraper avec sa caméra de reportage, fort heureusement monté sur un steadycam, ce qui a donné une séquence de près d'une minute pendant laquelle le cadreur a suivi l'avion en gros plan, sans le lâcher. Dans les quinze dernières secondes, il était parfaitement possible, du fait de la haute résolution de la caméra, de lire le nom de la compagnie aérienne sur le fuselage, de voir l'avion arriver en descente rapide sur le bâtiment puis de foncer sur sa cible en descente rapide. Il a renversé cinq poteaux d'éclairage urbain lorsque qu'il a survolé South Washington Boulevard avant de percuter de plein fouet le bâtiment.

Le cadreur a continué à filmer la zone de l'impact pendant que la jeune femme, visiblement choquée, parlait hors champ d'appeler la rédaction de la chaîne. Fin de la séquence. Et difficile, avec des images pareilles, de nier la réalité de l'impact de l'avion sur le bâtiment ! Wolf News ayant été une chaîne pro-gouvernementale alliée du clan Bush, sa participation à un exercice de propagande visant à dissimuler la réalité au public était inévitable...

La seconde séquence était un peu plus courte. Il s'agissait d'une chute de film institutionnel destiné à la formation des patrouilles de sécurité du bâtiment. Un sergent de l'US Army expliquait devant la caméra l'intérêt d'une patrouille à pied pour assurer la sécurité d'un ensemble pareil. Il était le dos à la pelouse où, après le 11 septembre 2001, un mémorial dédié aux victimes de l'attentat avait été construit.

L'aile qui allait être percutée par l'avion était sur la droite de l'image, le sous-officier étant à l'aplomb de l'angle entre l'aile sud-ouest, qui a été impactée, et l'aile sud du bâtiment, à environ 300 pieds du bâtiment. Derrière lui, on pouvait voir un groupe de trois personnes, pas identifiables à cette distance du fait du cadrage large employé par le cadreur. Le sergent regardait la caméra en direction du sud, il faisait face à ce qui était à l'époque l'Interstate Highway 395, actuellement chantier de la ligne TGV Washington-Miami par Norfolk et Atlanta :

« ...les caméras de surveillance ne font pas tout : elles ne peuvent pas appréhender un suspect, fouiller un véhicule, vérifier un passe ou regarder dans un coin. De plus, certains incidents ne peuvent pas être détectés facilement par un caméra, comme le dysfonctionnement d'un appareillage quelconque, une fenêtre cassée ou anormalement ouverte, de même... Pete, si je dis "de même qu'une porte", ça fait une répétition, faut me changer ça.

— *Bill, je te proposer de dire "une fenêtre ou une porte" au lieu de seulement "une fenêtre". On va reprendre à "de plus, certains incidents...", et on coupera le reste au montage.*

— *OK Pete, on reprend... Mais qu'est ce qu'il fout ce pilote ?*

— *Tu parle de quoi ?*

— *Cet avion qui vole là-bas au ras du sol... (il désigne un point sur la gauche de l'image, en dehors du cadre) NOM DE DIEU ! IL VIENT SUR NOUS ! »*

Le cadreur a attrapé l'avion à l'image au moment où il passait au-dessus de l'hôtel Sheraton, situé non loin de Columbia Pike. Bien qu'il ait accroché l'appareil presque de face, on pouvait

reconnaître qu'il s'agissait d'un avion de ligne, avec son fuselage fin, ses deux réacteurs sous des ailes, son empennage arrière clairement visible et sa couleur aluminium typique des avions d'American Airlines.

La séquence dure quinze secondes et, pendant les cinq dernières secondes, on voit clairement l'appareil de profil, avec le nom de la compagnie bien lisible sur le fuselage, couper les cinq poteaux d'éclairage sur South Washington Boulevard avant de percuter le bâtiment et d'exploser. Le cadreur a eu la présence d'esprit de faire immédiatement un gros plan sur une tranchée du chantier, alors que les débris de l'avion retombaient un peu partout, pour montrer les trois personnes qui s'y étaient réfugiées pour éviter d'être tuées par l'avion : deux pompiers et une jeune femme en uniforme de la Navy. Encore une fois, pour ne pas être convaincu du destin tragique du vol American Airlines 77 après avoir vu ces images, il faut être complètement à la masse.

Dernière séquence, prise depuis le cimetière national d'Arlington, au pied de la tombe des soldats inconnus. C'était l'équipe de tournage d'une fiction, qui avait mis ses caméras en place pour tourner. Celle qui avait filmé la scène était une caméra vidéo employée pour les réglages du cadre et des lumières et, accessoirement, pour filmer des séquences de répétitions. Fait intéressant, cette caméra était dotée d'un système de suivi qui faisait le point et le cadre automatiquement sur un sujet mobile, système programmable suivant divers paramètres. Par chance, le cadreur avait oublié de vérifier si le système était désactivé, et la caméra avait servi auparavant pour un reportage sur une course automobile.

Les deux acteurs jouaient le rôle d'un militaire de retour de la guerre du Golfe et de la veuve de guerre du meilleur ami du militaire. Naturellement, les personnages étaient amants. La scène qu'ils devaient répéter se situait à la fin du téléfilm dans lequel ils jouaient. Le militaire et l'épouse de son meilleur ami mort au combat devaient s'avouer leurs sentiments. C'était une scène de répétition, et ça se voyait, entre l'éclairagiste qui n'avait pas fini ses réglages, les acteurs en costume de ville et les différents techniciens affairés qui passaient dans le champ :

« ...Je sais que Kenny est mort et que je ne devrais pas me réjouir de sa disparition, mais plus rien n'allait entre nous avant qu'il ne parte dans le Golfe. Je voulais divorcer, mais je n'en ai pas eu le courage. Maintenant qu'il nous a quittés, les choses sont différentes entre nous, nous pouvons enfin vivre ensemble, tous les deux !

— Julia, je ne sais pas si ce n'est pas prématuré de nous mettre en couple tous les deux, maintenant, alors que ton époux nous a quitté il y a à peine de cela trois mois.

— Je sais Sheldon, je sais qu'une veuve de guerre comme moi se doit d'être pétrie de douleur face à une telle épreuve, surtout que ça fait depuis cinq minutes que tu m'écrase le pied droit, connard ! Et c'est sur le dos que tu dois me mettre ta main pour m'enlacer, pas dix pouces plus bas ! Frankie, j'en ai marre de ce nul qui ne pense qu'à me peloter ! C'est une vraie horreur ce mec !

— Ah bon, parce que tu crois que c'est agréable de jouer une scène sentimentale avec une pouffiasse hystérique comme toi ? Nous avons pris deux semaines de retard à cause de tes crises de nerfs et j'ai dû annuler un contrat pour finir cette merde !

— Tu sais ce qu'elle te dit la pouffiasse hystérique ? (elle lui colle une gifle) Goujat ! Frankie, tu peux appeler l'IRS pour leur dire que, finalement, ils peuvent envoyer les huissiers pour la saisie mobilière, ça me sera moins pénible que de jouer avec ce sale type obsédé sexuel qui me met ses mains sur le cul à chaque fois que l'on joue une scène ensemble !

— *Et allez, c'est de ma faute maintenant si tu n'assumes pas ton homosexualité Dominique... T'as pensé à une thérapie ?*

— *Ze ne fuis pas homosessuelle, MACHO !... FRANKIE ! DIS À LA PRODUCTION DE VIRER FE TYPE ! Z'EN PEUT PLUS ! »*

À ce moment-là, la caméra accroche le vol American Airlines 77 en vol, après avoir brièvement suivi l'actrice qui quittait le champ pour aller pleurer auprès de son producteur. L'avion était en train de faire sa fameuse boucle "impossible", et il en était à la partie de sa trajectoire où il revenait vers le Pentagone après s'en être éloigné vers le sud. La caméra vidéo, asservie par erreur au système de suivi de mouvements rapide, avait cadré l'avion en plein champ au maximum de la puissance de grandissement de son objectif.

Le Boeing d'American Airlines, bien que ne couvrant au départ qu'une surface représentant un dixième du champ en plein milieu de l'écran, était parfaitement reconnaissable dans sa forme et ses couleurs. D'autant plus qu'il se rapprochait de l'objectif et qu'il était de plus en plus visible au fur et à mesure. Au bout de sept secondes, il était en plein cadre, les vitres du cockpit étaient visibles, le nom de la compagnie aussi et, en agrandissant l'image, les techniciens du FBI à l'époque avaient même pu lire l'immatriculation. Tout cela pendant que les acteurs continuaient à s'engueuler pour des futilités :

« *Stan, je sais que Dominique et toi, ce n'est pas le grand amour, mais essaye au moins de la supporter le temps de finir ce foutu téléfilm ! Tu l'as dit toi-même, on a déjà deux semaines de retard !*

— *T'es marrant toi, à chaque fois que je la serre pour les besoins de la scène, elle se crispe et c'est pas facile de la garder près de moi.*

— *Par contre, me tripoter le derrière, t'y arrives bien enfoiré !*

— *Vu sa taille, il n'est pas facile à loucher.*

— *Salaud ! Et me dire que j'ai un gros cul en prime, j'aurais vraiment eu droit à tout aujourd'hui !*

— *Dom, Stan, du calme, ce n'était qu'une répétition, on se calme, on fait une pause et on reprendra plus tard. Harvey, c'est pas toi qui m'a dit que pour la lumière... (bruit d'explosion provenant de l'impact de l'avion contre le bâtiment, cadré en pleine image par le système de suivi automatique de la caméra, qui reste figé sur le point d'impact)... Nom de Dieu, un attentat au Pentagone ! »*

Guidée par son très efficace automatisme de suivi, la caméra vidéo avait filmé de façon impeccable les trente-huit dernières secondes de vol du Boeing qui avait percuté le Pentagone ce jour-là. Le passage de l'avion au-dessus de South Washington Boulevard, avec les cinq lampadaires qu'il a renversés au passage, et sa collision avec le bâtiment étaient parfaitement rendus. Après avoir vu de telles séquences, inutile d'essayer de faire croire qu'il n'y avait jamais eu d'avion qui a percuté le Pentagone. Dans le cadre d'une manipulation concertée de l'opinion publique par l'emploi de théories de la conspiration, les couler dès le départ en rendant publics de tels documents était bien évidemment inenvisageable.

La révélation de l'existence de telles images a relancé l'intérêt pour un débat sur le sujet, et réveillé les derniers conspirationnistes encore actifs pour un dernier et dérisoire tour de piste. Guthrie Mac Cranke et Justin Foylehatte, qui avaient sorti trois ans plus tôt la quinzième version de leur film conspirationniste *Modifications Éparpillées* dans l'indifférence générale, ont fait brièvement parler d'eux en disant que les images étaient fausses, que c'était une reconstitution en

studio, et cetera. Pour ma part, ces idiots ne m'intéressaient pas. C'étaient les gens présents sur ces images, et ceux qui avaient contribué à enregistrer ces documents inestimables qui m'intéressaient. Et, plus que tout, leur version des faits sur les opérations de désinformation qui avaient conduit à la classification abusive de ces documents par le gouvernement de l'époque.

Le dimanche qui a suivi, j'étais invitée à un repas en famille avec mes parents et mes sœurs aînées. Nelly Patterson, ma sœur du côté de ma mère, est médecin à New York City, comme papa, et elle est aussi officier de réserve de l'US Coast Guard, avec une formation de pilote d'évasan. Elle est passionnée à la fois de médecine et d'aviation et, grâce à Ayleen Messerschmidt, une amie de la famille qui est astronaute et qui participe au programme lunaire euro-russe Aurora, elle a des chances pour entrer dans la NASA comme médecin pour une future mission martienne. Galina Peyreblanque, ma sœur du côté de mon père, est officier de la Gendarmerie Royale du Canada. Au menu ce jour-là, salade verte de saison en entrée, une moussaka végétarienne en plat principal, avec un rôti de veau, et une salade de fruits en dessert. Le tout avec un Margaux 2023, année exceptionnelle, que papa avait mis de côté.

La grande affaire pour mes deux sœurs aînées, c'était de faire à maman un cadeau exceptionnel sous la forme d'un moment de gloire en rapport avec sa position d'officier de réserve du corps des Marines, avec le grade de brigadier général. Nelly avait poussé à la roue l'US Coast Guard pour qu'un de leurs nouveaux navires soit tout simplement nommé du nom de notre mère, et c'était en bonne voie. Pendant que papa et maman s'occupaient à la cuisine, Nelly nous a discrètement sorti la photo d'un navire en cours de construction :

« Les filles, voici le futur USS *Linda S. Patterson*, navire de patrouille côtière et de secours de la classe Montana. Cette fois-ci, c'est la bonne !

— Tu nous a déjà fait le coup pour les deux précédents Nelly... pointa Galina, blasée. En plus, comme cadeau pour maman, je ne sais pas si elle va apprécier.

— Quand sa copine Ayleen a eu un lycée baptisé à son nom à Chicago en 2026, elle en a pleuré d'émotion, je ne sais pas si tu t'en souviens, renchérit Nelly. C'est toujours un moment de gloire pour un ancien militaire de la Navy de voir son nom donné à un bâtiment ou à un navire.

— Pour sa copine de l'Air Force, elle a un établissement d'enseignement à son nom, c'est plus que flatteur! expliquai-je. Une Astronaut Ayleen Cornelia Messerschmidt High School, c'est quand même un beau cadeau. Maman, elle n'a jamais voulu que son nom soit donné à un navire de guerre, à cause de ses opinions envers les politiques étrangères des précédents gouvernements. Je ne sais pas si elle va aimer...

— Les patrouilleurs classe Montana sont avant tout des navires de surveillance du trafic maritime, et de secours en mer, avec des capacités amphibies pour les secours côtiers en cas de catastrophe, précisa Nelly. Je pense que c'est en accord avec les valeurs que défend maman. Chut, la voilà qui arrive ! »

Ma mère, qui avait été présidente d'une association dédiée à la lutte contre les théories de la conspiration sur le 11 septembre 2001, était ravie de voir que les démentis les plus cinglants aux fondements même de toutes les théories de la conspiration sur les événements de ce jour étaient enfin abattus, et de la façon la plus cinglante qui soit :

« Trente ans que j'attends cela en mémoire de mon amie d'enfance Judith Breckingham ! C'est quand même incroyable que ces documents aient été cachés au public pendant toutes ces années... Le film du DoD, c'est facile, mais les deux autres... Quoi que Wolf News, ils ont soutenu les républicains jusqu'au bout, un peu plus ou un peu moins.

— Chérie, il y a quand même eu une volonté de désinformation concertée de la part de l'équipe Bush Junior à l'époque... indiqua papa, qui revenait de la cuisine avec la salade. Par contre,

ce qui serait intéressant, c'est de savoir comment est-ce qu'ils ont réussi à enterrer ces films pendant tout ce temps.

— J'ai une théorie à ce sujet... répondis-je. Je pense que le but recherché, c'était de les cacher suffisamment longtemps pour que le public perde tout intérêt pour le sujet. Après, il suffisait de laisser faire l'oubli.

— Ça n'a pas marché jusqu'au bout, et ça a commencé à craquer tôt, pointa Galina. Quand je suis rentrée à l'école de la GRC à Regina en 2015, il y avait déjà des rumeurs qui circulaient sur l'existence de ces films. Elles étaient généralement discréditées comme étant des légendes urbaines, ou des fausses nouvelles lancées par des théoriciens de la conspiration. Voir quinze ans après que tout cela était vrai !

— Je n'en suis pas revenue moi-même de voir ça sur le site de la Librairie du Congrès... commenta Nelly. Dis, Lou, tu nous feras un papier là-dessus dans le *Vanguard* ?

— C'est en cours, je n'en dirais pas plus ! » concluais-je.

J'avais contacté par courriel les différents protagonistes impliqués dans ces films, et j'avais pu obtenir des réponses surprenantes sur les raisons pour lesquelles l'existence même de ces films avaient été cachée au public. Le premier à me répondre a été le cadreur de l'équipe de reportage de Wolf News, Ralph Gansett. Il travaillait avec Maryjane Shievers à l'époque et il m'a confirmé le fait qu'il y avait volonté de dissimulation de la part du gouvernement :

De : Ralph Gansett – ralph.gansett@rossiatelcom-america.com

À : Louise-Michelle Peyreblanque – loumi.peyreblanque@gmail.com

Objet : 11 septembre 2001, mon film

Bonjour,

Merci au Vanguard de tu représentes de s'intéresser à mon histoire. J'ai lu tes questions et je peux te répondre, sans l'ombre d'un doute, que jamais, depuis trente ans, mon ex-employeur, Wolf Communication Group, n'a pu prouver que mon film a effectivement été saisi par le FBI pour des raisons de sécurité nationale, la version que Charles Berringsford IV m'avait toujours sortie quand je lui posais la question.

Après le tournage de cette bande, nous sommes allés directement, Maryjane et moi, au bureau de Washington de Wolf News, qui l'a envoyée par coursier à New York City vers onze heures du matin. Je m'attendais à ce qu'elle apparaissent aux journaux télévisés de la chaîne mais, alors que les documents s'accumulaient, la bande qui montrait de façon indiscutable le crash du vol AA 77 sur le Pentagone était manquante. J'ai posé la question à mon patron, Charlie Berringsford, qui m'a dit que le FBI l'avait saisie dans le cadre de l'enquête et du procès d'un des complices présumés des pirates de l'air, nommé Zacharias Moussaoui.

J'ai accepté cette version et je n'ai plus posé de questions jusqu'en 2006, date du procès Moussaoui. J'ai demandé au FBI si ma bande vidéo allait m'être rendue, il m'a

été répondu qu'elle ne leur avait jamais été communiquée par qui que ce soit, et qu'ils en ignoraient jusqu'à l'existence. Une semaine plus tard, vers décembre 2006, j'ai été arrêté par deux agents du FBI et conduit au bureau central à Washington. Il m'a été signifié que ma bande vidéo avait été classifiée pour des raisons tenant de la sécurité nationale, et que j'étais tenu à ne rien en dire sous peine de poursuites pénales. J'en suis resté là jusqu'au dixième anniversaire des attentats, en 2011.

Entre temps, j'avais vu Wolf News servir la soupe à la louche aux théoriciens de la conspiration, qui avaient droit, sans la moindre discussion, ni la moindre contradiction, à leur temps d'antenne. Le tout grassement parrainé par les compagnies aériennes dont les avions avaient servi de missiles pilotés le 11 septembre 2001... Les même compagnies qui avaient, ce jour-là, perdu des employés et des clients, assassinés par des terroristes, payaient des crétins finis pour raconter à l'antenne, le plus souvent contre l'avis du chef de la rédaction de Wolf News, qu'aucun avion ne s'était écrasé contre le Pentagone. Après les révélations de la commission Larkin sur la complaisance de Wolf News envers ces types, et leur manipulation par le camp républicain par publicitaires interposés, j'ai démissionné de Wolf News et fondé mon entreprise internet.

Vers 2014-2015, des rumeurs parlant de l'existence non pas que de ma bande vidéo, mais aussi d'autres enregistrements montrant le crash du Pentagone en plein cadre ont circulé. Naturellement, elles ont été attribuées à des contre-théoriciens de la conspiration un peu trop zélés. Seul Citizens Concerned About Science and Technology a posé la question de l'existence de ces bandes, et tenté de mener une enquête vers 2016. Ils n'ont pas donné suite faute de moyens, le procès Breckingham Cartwright contre FAA battait son plein.

Après le vingtième anniversaire des attentats, les rumeurs ont réapparu. Elles ont attiré mon attention parce que l'une d'entre elle donnait des détails, la plupart convergents suivant plusieurs sources, sur ma bande vidéo et son contenu. Quand le dossier de l'enterrement délibéré, par l'administration Bush de la piste Al Qaïda par le FBI et la CIA courant 2001 pour des raisons de politique internationale est sorti sur Wikileaks en 2024, j'ai rejoint le groupe 911 gets the facts, ton père t'en as sûrement parlé, il y représentait CCAST.

Après les élections de 2028 et l'expulsion pure et dure des démocrates et des républicains de la scène politique par les éco-indépendants, le président Moshe Rosenblum a promis de tout déclassifier au terme légal après avoir dissous la CIA et le FBI. Promesse tenue.

Je confirme que la bande vidéo des militaires et celle de l'équipe de tournage sont bien celles qui ont fait l'objet de rumeurs concernant leur existence, cela dès 2011.

Merci de ton attention, et bonne journée.

Ralph H. GANSETT

Du côté des militaires, il était évident qu'il suffisait de classifier leur bande vidéo sur ordre de la sécurité militaire. Ce que l'ex-cadreur de l'armée William Ihlensohn m'a confirmé :

De : William Ihlensohn wt.i-son@baidu-usa.com

À : Louise-Michelle Peyreblanque – loumi.peyreblanque@gmail.com

Objet : Mon film du crash du vol AA 77

Bonjour,

Merci pour ta demande d'interview, je peux te répondre d'ores et déjà que la réponse pour laquelle ma bande vidéo n'a jamais été montrée, c'est qu'elle a été classifiée pour des raisons de sécurité nationale.

Le sergent Peter Vernacci, qui apparaît à l'antenne, l'a remise à la sécurité du Pentagone le 11 septembre 2001. Après, nous ne nous en sommes plus préoccupé, lui et moi. Peter Vernacci est ensuite parti avec sa compagnie de police militaire en Afghanistan puis en Irak, où il a été tué au combat en juillet 2007.

J'étais un soldat avec un contrat de cinq ans que j'avais signé pour que mes études d'ingénieur du son soient payées par l'armée. Je ne l'ai pas ramenée quand j'ai quitté l'armée en mai 2004, trop content d'avoir pu faire mon service au complet en échappant à la fois à l'Afghanistan et à l'Irak.

Après, j'ai suivi des études, puis j'ai cherché du travail à la sortie de mes quatre années d'études. C'était le début de l'hypercrise fin 2009, et j'ai galéré pendant trois ans à faire des petits boulots avant de trouver un emploi dans ma branche pour une association de fous furieux qui voulaient couler les majors en distribuant de la musique gratuitement au grand public, les artistes gagnant leur vie avec les concerts. C'était peoplesound.com, et ils ont enterré tous les autres depuis. Merci au Vanguardier pour ses pages de pub !

Je ne me suis préoccupé du devenir de cette bande vidéo que quand les rumeurs sur son existence ont commencé à devenir très insistantes, vers 2020. j'ai appris à l'occasion qu'il y avait aussi deux autres bandes vidéos semblables. Il paraîtrait même

qu'une bande montrant le crash du vol United 93 existerait. Si c'est le cas, elle ne devrait pas tarder à ressortir.

Merci et bonne journée ! — W. T. I.

Le puzzle se mettait en place, et mon article explosif dans *The Vanguard* prenait forme. Certes, ce n'était plus qu'un secret de polichinelle depuis plus de vingt ans le fait que les théoriciens de la conspiration étaient les imbéciles utiles du pouvoir en place, dont ils assuraient bénévolement la propagande au rayon désinformation. Mais une telle confirmation du cynisme de nos dirigeants, et de l'utilisation tout aussi délibérée que parfaitement maîtrisée de la désinformation dans ce dossier, étaient tout bonnement hallucinants. Le dernier témoignage en ce sens, celui du cadreur de l'équipe du téléfilm tourné à Arlington ce jour-là, était édifiant dans ce sens, et tout bonnement incroyable en terme de récit des saloperies que le gouvernement était capable de faire :

De : Harvey Dankowsky h.dankow@illiadamerica.com

À : Louise-Michelle Peyreblanque – loumi.peyreblanque@gmail.com

Objet : 11 septembre 2001

Bonjour,

Merci pour l'interview, je m'attendais à ce que The Vanguard me contacte, ça n'a pas traîné, merci à vous !

Pour la séquence vidéo qui a été enregistrée ce jour-là, personne n'en a rien su parmi l'équipe de tournage. Je travaillais avec ce qui était à l'époque un nouveau modèle de caméra, un matériel numérique qui enregistrait directement les séquences tournées sur un disque dur au lieu d'une bande vidéo. Quelque chose de tout à fait banal aujourd'hui, mais qui était une grande nouveauté pour le tournage de téléfilms à l'époque.

Par rapport au matériel vidéo analogique avec lequel j'avais travaillé jusqu'alors, cela devait permettre de faciliter la post-production, les rushes passant directement au montage après le tournage de la caméra de prise de vue à l'ordinateur du monteur, le résultat final étant masterisé pour la diffusion sur le même poste de travail, le tout sans le moindre média matériel dans le circuit, tout se faisant par échange de fichiers informatiques. Pas de pertes, pas de coûts de consommables, une grande révolution pour l'époque.

Tu es née au début de la décennie qui a vu la fin de l'analogique et du média matériel en audio et vidéo, les bandes magnétiques, CD, DVD, tu as peut-être connu

quand tu étais enfant, demande à tes parents qui ont vu le passage du support matériel acheté en magasin au fichier téléchargé sur internet les conséquences de cette révolution. De ta fiche sur Wikipédia, j'ai lu que ton père était un grand amateur de musique et qu'il avait une collection de CD audio conséquente. Imagine qu'avant Internet, c'était le seul et unique moyen d'avoir et d'écouter de la musique, les .flac de ton groupe Dampfffflok sur peplemusic.org (avec 4 f et pas de C entre le O et le K, j'ai bien retenu ça de ton interview sur Variety.com !), c'était encore de la science-fiction en 2001.

Bref, tout ça pour dire que j'avais pris ma batterie habituelle de disques durs pour le travail de la journée. Une journée de tournage en extérieur en HD 720p, le standard exigé par la maison de production (eh oui, le 2160p, ça ne date que de 2019, et ce n'est banalisé en télédiffusion que depuis cinq ans) nécessitait une dizaine de disques durs de 250 Go de capacité pour les rushes, ou une sauvegarde sur bande de haute capacité sous la main. Ce que l'on a comme capacité dans une clef USB à \$10 aujourd'hui.

Je préférais passer par des disques durs en racks plutôt que par un enregistrement sur sauvegarde magnétique parce que ça me permettait de ne pas perdre de temps de transfert au moment du dérushage avec le monteur, un procédé universel aujourd'hui du fait de son aspect pratique (merci aux interfaces SATA et aux disques durs de grande capacité) mais peu commode sur le terrain à l'époque (interfaces des disques durs pas conçues pour être branchées et débranchées à volonté, d'où la nécessité de passer par des racks spéciaux, rendus obsolètes cinq ans plus tard par la banalisation des interfaces SATA).

Les caméras utilisées permettaient d'enregistrer séparément ou simultanément en deux résolutions différentes, une basse résolution compressée comme la pleine résolution non compressée destinée à la post-production. Cela permettait soit d'avoir un enregistrement de travail en basse résolution permettant de sélectionner et d'effacer des séquences ratées dès la prise de vue, soit de faire des enregistrements techniques des scènes pour permettre aux éclairagistes, preneurs de son, accessoiristes, costumiers, décorateurs... Bref, d'avoir une idée de la scène avant de la tourner en haute résolution, et de faire immédiatement des corrections nécessaires en voyant le résultat sur les moniteurs de contrôle du matériel.

C'était ce mode enregistrement de travail que j'avais activé sur la caméra ce matin, afin d'enregistrer une scène de répétition avant de faire le tournage. L'éclairagiste et le réalisateur n'étaient pas décidés sur le placement des acteurs, et ils voulaient faire plusieurs prises d'essai afin de voir ce qui rendrait le mieux à l'écran. Je précise que la caméra pesait 60 livres avec son objectif et sons système d'enregistrement. Afin d'avoir une image nette lors du tournage, elle était montée sur un pied à commande électromécanique asservi à une raquette de commande manuelle pour le

cadreur, et/ou à un système automatique pré-programmé ou fonctionnant avec un système d'intelligence artificielle que l'on peut laisser travailler seul suivant plusieurs modes de fonctionnement, en fonction de ce qu'on veut filmer. Système pouvant aussi fonctionner avec un contrôle manuel simultané possible suivant les desiderata du cadreur qui opère la caméra.

La société qui nous avait loué le matériel avait oublié de le réinitialiser avant de nous le louer, il avait servi pendant le week-end à une chaîne sportive pour filmer en direct je ne sais plus trop quelle course automobile. C'est pour cela que le système de détection automatique de mobiles de la caméra était activé, une option qui n'est pas disponible par défaut. Ce système détecte tout objet de petite taille en mouvement passant dans le cadre de la caméra, il fait le point de façon automatique dessus et il asservit les mouvements du système de pointage du trépied de la caméra au mouvement de ce mobile, calculé et prédit par le système d'intelligence artificielle dont la caméra était doté.

Sur la scène que nous devions répéter ce jour-là, ce système ne s'est bien évidemment pas activé car c'était un plan fixe avec deux acteurs en pied, donc pas de mobile en mouvement rapide détectable qui aurait enclenché le suivi automatique. Les deux ringards qui étaient les acteurs principaux de ce navet n'arrêtaient pas de s'engueuler et le travail était des plus pénibles à cause d'eux.

La scène du crash a été tournée quand les deux abrutis sont sortis du cadre pour faire leur premier caprice de la journée. Derrière eux, le Pentagone était bien visible car nous étions en haut de la colline où le cimetière militaire d'Arlington est situé. Comme l'enregistrement en basse résolution est destiné à ne pas être conservé, et qu'il prend nettement moins de place logique sur les disques durs que celui destiné à l'édition (environ 10 Mo/minute, contre 1 Go/minute pour la version rush plein format sans compression en mode 720p), je laissais tourner en continu avec un disque de 10 Go réservé exclusivement à cet usage.

Le système de détection de mouvement a été activé dès que le vol AA 77 est entré dans le cadre de la caméra. L'avion est arrivé par la droite de l'image et l'asservissement du suivi a pointé la caméra et zoomé sur l'avion pour l'avoir en plein cadre, en mode 75 % du champ rempli par le sujet, ce qui explique pourquoi on le voit parfaitement, au point que non seulement le type de l'avion et la compagnie aérienne sont lisibles, mais aussi l'immatriculation, même s'il faut zoomer un peu et que les lettres sur la carlingue ne sont pas nettes, bien qu'elles soient lisibles sans le moindre problème.

J'avais le dos tourné pour boire un café avec la script, que j'ai épousée deux ans plus tard cela dit en passant, et la caméra a fonctionné dans mon dos sans que je ne

m'en aperçoive, enregistrant grosso-modo la dernière minute de vol du Boeing qui a percuté le Pentagone ce jour-là. Je n'ai pas touché à la caméra, qui a continué à pointer le bâtiment pendant l'heure qui a suivi, avant que le réalisateur ne décide d'annuler le tournage pour cas de force majeure. Il a d'ailleurs remplacé la scène prévue à Arlington par une autre scène qu'il a tournée en studio la semaine suivante, en ne changeant que le décor.

C'est en remballant la caméra que je me suis aperçu qu'elle pointait sur l'incendie. Le disque dur de 10 Go m'appartenant, j'ai pu le dérusher sur mon ordinateur personnel chez moi et en garder une copie, une précaution habituelle que j'ai bien fait de prendre. Naïvement, j'ai pensé qu'un tel document allait intéresser les médias diffusant des actualités sur le sujet, et j'en ai fait une copie au producteur, qui m'a dit qu'il allait s'en occuper. Comme j'avais des parts dans la maison de production, je me suis dit qu'on avait décroché le jackpot avec une telle séquence. Il faut voir, par exemple, ce qu'ont rapporté aux frères Meyssonnier leurs images du crash du vol AA 11 contre la tour nord du World Trade Center.

Je laisse mon producteur gérer tout cela et je passe à d'autres contrats. Au bout d'un an, ne voyant rien de diffusé, alors que Valentin Brey a sorti sa thèse de l'absence d'avion dans l'attentat du Pentagone, je demande à mon producteur ce qu'il est advenu de mes images. Ils les avaient vendues à une banque de diffusion spécialisée afin d'en assurer le placement auprès des médias, ce que l'on fait en pareil cas, et il n'avait rien eu en retour. J'appelle la société qui m'apprend que le FBI avait saisi les images soi-disant pour les besoins d'une enquête. Réponse d'autant plus surprenante qu'en pareil cas, le propriétaire légal des images, la société où je travaillais, doit en être notifiée formellement par voie de justice, ce qui n'avait pas été le cas. De plus, les images des frères Meyssonnier sur le crash du vol AA 11 avaient été diffusées partout dès le 12 septembre 2001, et elles étaient librement disponibles pour toute concession de licence de diffusion à quiconque voulait payer pour les utiliser.

Courant 2003, je prends conseil auprès d'un avocat et je fais une demande officielle auprès du FBI pour leur demander ce que sont devenues ces images. Une notification officielle de réquisition pour procédure pénale – le procès de Zacharias Moussaoui en l'occurrence – me parvient, signée avec un an et demi de retard. La saisie auprès de la banque d'image datait du 9 octobre 2001, et la notification a été signée le 24 avril 2003, sans commentaires.

J'avais le choix entre ouvrir une procédure contre le FBI pour abus de pouvoir, avec un contexte défavorable et peu de chances de voir aboutir ma requête, d'autant plus que ma boîte n'a jamais voulu me suivre légalement sur ce terrain, et attendre que les documents me soient rendus après avoir été utilisés pour la procédure pénale. Cette dernière a abouti en 2006 et, en janvier 2007, je demande à ce que mon enregistrement

me soit rendu. Je précise que j'en avais toujours une copie à l'identique chez moi, sans en avoir parlé à qui que ce soit, même au boulot.

Je reçois immédiatement une notification, du Department of Defense cette fois-ci, qui me dit que mon document a été classifié pour des raisons de sécurité nationale après avoir été utilisé au procès Moussaoui. Je n'insiste pas et je me fais oublier, d'autant plus que cette décision légale de classification m'a, cette fois-ci, été notifiée en bonne et due forme. Mais, deux ans plus tard, dans le cadre d'un autre boulot, je rencontre un des jurés du procès Moussaoui qui me dit que mon enregistrement n'avait pas du tout été versé comme pièce à conviction au procès. Je fais immédiatement une requête FOIA auprès du tribunal qui a jugé Moussaoui pour avoir une copie de la liste des pièces à conviction fournies lors de ce procès. Mon enregistrement vidéo n'y figure pas.

Je ne sais pas quoi trop faire et j'entame des démarches avec un avocat pour voir si je peux monter un dossier légal, et surtout sur quelles bases. On arrive ainsi à fin 2010/début 2011 en pleine affaire Wikileaks, quand Julian Assange et son réseau ont été attaqués de toutes parts pour avoir rendu public des documents diplomatiques qui, au final, ne dévoilent pas de secrets bien importants. Quelle n'a pas été ma surprise de voir qu'en février de cette année, le DoD a diffusé, dans son pack médias habituels, MA SCÈNE ! La version DoD commence à peu près trois secondes après que la caméra ait accroché l'avion, et la partie que j'ai involontairement tournée se termine dix secondes avant l'impact. Toute la représentation de l'impact qui suit est une reconstitution en images de synthèse, et l'ensemble de la scène est diffusée par le DoD comme étant une reconstitution INTÉGRALE des dernières secondes de vol du Boeing d'American Airlines.

Ce n'est pas visible au premier coup d'œil pour un non-spécialiste, mais un pro voit tout de suite la supercherie : le raccord entre les images de synthèse qui représentent le crash et les prises de vue réelles apparaît dix secondes avant la fin de la séquence. À cause de la faible résolution de la vidéo (640 x 480 pixels), de la brièveté de la séquence finale et du mouvement rapide de l'avion, il faut passer la scène image par image au ralenti pour voir à quel moment les images de synthèse ont été substituées aux vraies images du crash. Ces images de synthèse sont parfaitement visibles en tant que tel par rapport aux prises de vue réelles : elles sont trop nettes, trop "propres", avec des couleurs et des éclairages trop uniformes par rapport aux prises de vue réelles, la signature visuelle type des images de synthèse. Le contraste entre la prise de vue que j'ai réalisée et la reconstitution qui a été collée derrière par les équipes vidéo du DoD est saisissante quand on regarde la séquence avec un ralenti suffisamment lent, et avec l'œil du spécialiste qui sait quoi aller chercher. Un citoyen de base qui regarde tout cela à vitesse normale ne voit rien, et se fait avoir.

Le but de tout cela ? Faire du faux avec du vrai afin de discréditer ce dernier. Si j'avais sorti ma bande vidéo en disant que celle du DoD était un trucage, j'aurais été assimilé aux théoriciens de la conspiration et automatiquement discrédité. Des abrutis comme les deux connards qui ont fait Modifications Éparpillées ont bien facilité la tâche du gouvernement en permettant de faire passer facilement n'importe quel critique de la version institutionnelle des faits pour un crétin fini gobant des foutaises. De ce fait, j'ai laissé tomber.

Dix ans plus tard, des rumeurs apparaissent faisant état de l'existence non seulement de ma bande vidéo montrant le crash du vol AA 77, mais aussi de deux autres. Certains détails donnés concernant les vidéos étaient trop précis et collaient trop bien avec ce que je savais de ma vidéo pour être des inventions, ou une opération de désinformation. En mai 2022, je décide de mener une enquête. J'avais fondé ma boîte de production vidéo sur Internet trois ans plus tôt et je pouvais tenter l'aventure. Et j'ai été édifié.

Un contact anonyme au Pentagone m'a confirmé qu'il y avait deux autres bandes vidéos qui avaient été classifiées comme secrets d'État afin de faciliter la propagation de la désinformation conspirationniste, le crash du Pentagone étant l'événement "optimum" pour ce genre d'opération, selon mon interlocuteur : officiellement pas d'images du crash en dehors de la vidéo de la caméra de surveillance diffusée partout, pas de transmission en direct des attentats et un événement plus spectaculaire que le crash du vol UAL 93 au milieu de nulle part en Pennsylvanie. Dans ce but, tout élément de preuve trop évident de la réalité des faits devait être escamoté afin de permettre aux théoriciens de la conspiration de vomir leurs conneries dans les médias sans être dérangés.

Je m'attendais à ce genre d'opération de désinformation de la part du gouvernement, surtout depuis les résultats de la commission Larkin en 2010, qui avait prouvé que les théoriciens de la conspiration étaient en grande partie financés et téléguidés par le GOP à des fins de propagande. En 2024, après deux ans d'enquête, je décide de mettre tout cela sur la toile, et les ennuis commencent. Mon site n'a jamais duré plus de deux heures avant que je ne le mette sur darknet. À chaque fois, l'hébergeur était attaqué par des pirates informatiques qui faisaient sauter les serveurs, ou bien il devait fermer l'adresse IP de mon serveur suite à une requête DMCA fort opportune portant sur des fichiers contrefaits hébergés fort opportunément chez le même hébergeur de telle façon à ce que le blocage de leur accès rende la disponibilité de mon site impossible. Sans parler des "erreurs" qui ont fait que mon site a été bloqué à la place d'un autre, ou que des fichiers pédophiles se sont retrouvées bizarrement stockés au plein milieu des fichiers de mon site, rendant son effacement complet par ordre de justice inévitable. Ce qui n'est jamais arrivé en trente ans au moindre théoricien de la conspiration, cherchez l'erreur...

J'ai joué au chat et à la souris pendant deux ans avant de tout héberger sur plusieurs pays, grâce à un ami informaticien : le portail d'accès en Suède, qui renvoie sur le corps du site à Singapour, avec les médias, comme la copie de la vidéo originale, hébergés entre l'Argentine, la Nouvelle-Zélande, Taiwan et l'Islande. J'ai tenu trois mois sur la toile comme ça. En mars 2024, j'ai été accusé d'espionnage industriel et de corruption par un concurrent dont j'ignorais jusqu'alors l'existence. Résultat : tous mes comptes bancaires bloqués, un contrôle poussé de l'IRS et un procès au pénal à la clef sous prétexte que j'aurais payé des rétrocommissions à des clients pour remporter des marchés. Et tous les sites internet que j'avais ouverts, aussi bien pour le travail que pour dénoncer le mensonge sur les vidéos du crash du vol AA 77, ont été fermés par décision de justice. Le procès s'est terminé par un non-lieu en juillet 2026 faute de preuves, et j'ai failli y laisser ma boîte qui a eu droit à un chapitre 11 dont elle vient à peine de se relever. Mais mes accusations n'étaient plus sur la toile... sauf sur les darknets.

Quand le président éco-indépendant Moshe Rosenblum a été élu en 2028, il m'a écrit personnellement après son investiture pour me dire qu'il ferait déclassifier mon film, ainsi que les deux autres, au terme légal du 11 septembre 2031 après avoir neutralisé les administrations qui m'avaient nuit en les dissolvant. Il a tenu ses promesses. Par contre, je compte lancer une procédure pénale contre X pour complicité de crime et recel de malfaiteurs par l'exécution d'un complot visant à effectuer une dissimulation active des preuves dudit crime. La suite sur The Vanguardeer, tu peux passer me voir quand tu veux pour tous les détails du dossier.

Merci pour ton travail sur le 11 septembre 2001, et mes amitiés à tes parents, qui ont fait un sacré boulot avec CCAST sur ce sujet, et bien d'autres d'ailleurs.

Harvey DANKOWSKY

Mon article dans *The Vanguardeer* est paru début octobre 2031, et il a suscité de nombreuses réactions passionnées, et un débat. Maman m'a dit que je méritais bien plus qu'elle la Médaille d'Honneur qu'elle avait eue pendant la guerre du Golfe quarante ans plus tôt. Le vice-président Tyndhal Markowicz nous a même qualifié, dans son interview sur salon.com de *Washington Post 2.0*, très flatteur... Je me suis replongée dans les concerts de mon groupe de rock post-techno Dampfffflok, (locomotive à vapppppeur en allemand), pour un nouvel album en forme de tribut à cette référence du rock qu'était Deep Purple, avec la reprise avec un quatuor à cordes classique (je joue du violoncelle depuis l'âge de six ans) de leur tube absolu intitulé *Smoke on the water*. La fumée sur l'eau, le feu dans le ciel, tiens, une coïncidence, vite, une théorie de la conspiration !

Avec cette affaire des bandes vidéo cachées enfin révélées, un point final était mis à l'actualité sur les attentats du 11 septembre 2001. Désormais, c'était l'Histoire qui prenait la relève. Le plus

étonnant dans tout cela, ce n'était pas le fait que le gouvernement de l'époque se soit ouvertement moqué des citoyens dont il était sensé assurer la représentation, mais que personne n'ait voulu le comprendre, voire tout simplement le voir, en dehors de vieux anars incurables comme mon père. Pourtant, tout était sous nos yeux, comme l'avait souligné le défunt contestataire Noam Chomsky.

Quand aux théories de la conspiration, cet épiphénomène n'a été qu'un moment du faux dans une expression du vrai, pour paraphraser Guy Debord. Mais, bien plus important, le 11 septembre 2001 fut un événement qui a marqué le début de la fin pour l'ultracapitalisme libéral, dont il a été le coup de semonce de la décennie de crises majeures qui a suivi : hypercrise économique entamée en 2007-2008, et mondialisée en 2010-2011, peak oil des champs de pétrole du Moyen-Orient en 2016-2017, qui a marqué le début de l'effondrement des pétromonarchies du Golfe Persique, crise des transports et de l'urbanisme à partir de 2015... Et la perte du contrôle des classes dirigeantes sur la société, classes dirigeantes finalement balayées au profit de mouvements citoyens coopératifs. En cet hiver 2031-2032, le débat sur les vidéos cachées du crash du vol AA 77 contre le Pentagone trente ans plus tôt a marqué la fin de cette période de transition.

D'autres vidéos cachées sont apparues par la suite : les fameuses quatre vidéos qui ont enregistré le crash du vol United 93, aussi classifiées abusivement par le gouvernement Bush de l'époque, dont une d'excellente qualité filmée par un amateur, et qui montre le Boeing 757 d'United Airlines se crasher en direct avec la même précision, et la même absence de doute possible, quand à la réalité des faits filmés. Les trois autres montrent aussi l'appareil piquer à la verticale à pleine vitesse vers son point d'impact : une vidéo prise par un réalisateur de documentaires, une autre par une équipe d'actualités et une dernière par un périodique technique qui réalisait des tests en conditions réelles de nouveaux modèles de caméras vidéo amateurs.

Malgré le fait que les réalisateurs de *Modifications Éparpillées* aient parlé d'expliquer tout cela dans une seizième version de leur film, ce qui restait des théoriciens de la conspiration a préféré se faire oublier tellement le caractère grotesque de leurs inepties devenait impossible à dissimuler. Depuis le 50e anniversaire de l'assassinat du Président Kennedy, et les études historiques sérieuses faites à l'occasion sur cet événement, les théories de la conspiration en tant que phénomène social disparaissaient petit à petit. Les mensonges gouvernementaux sur le 11 septembre 2001 qu'elles avaient contribué à couvrir avaient marqué le début de leur agonie dans l'opinion publique. Et la déclassification de ces vidéos leur coup de grâce.

Mais tout cela appartient désormais à l'histoire. Et, pour moi, le plus important a été le jour de la Saint Patrick 2032 quand, au chantier naval Northrop Grumman de Newport News, le navire de patrouille et de secours de l'US Coast Guard de classe Montana, immatriculation PRA 103, a été baptisé USS *Linda S. Patterson* à l'occasion de son lancement. Il a été mis à l'eau en présence de ma maman et de mes sœurs aînées, l'inspecteur de la GRC Galina Peyreblanque et le lieutenant de vaisseau de réserve de l'US Coast Guard Nelly Patterson, docteur en médecine de profession. Maman a été très émue qu'on lui fasse un tel honneur. Elle le mérite...

L'existence des vidéos présentées dans cette section, bien qu'extrapolée à partir de données géographiques et techniques vraisemblables, est une invention de l'auteur... ou pas ?

Lundi 7 septembre 2601
John F. Kennedy Planetary Spaceport
New York City, état de New York – Long Island,
États-Unis d'Amérique, Confédération Terrienne

La civilisation terrienne est une surprenante source d'émerveillement pour moi. Je m'appelle Aydetran Kortlann Vadalerki, je suis tadrell de la nouvelle université de Tekrafriar-Vikuri, département histoire. Le titre de tadrell correspond à un poste à la fois administratif et pédagogique. En plus d'enseigner, je suis membre élue du tadrellvarliar, le conseil d'université, qui a été désigné par le chargé de l'éducation du bureau des responsables de la colonie de Tekrafriar à partir d'un appel à candidature de professeurs volontaires, afin de lancer l'université. Ma spécialité : l'histoire terrienne du XIXe au XXIIe siècle de leur calendrier, le passage de l'ère agricole à l'ère spatiale.

La Confédération Terrienne est une civilisation d'une grande diversité culturelle, et c'est un sujet d'études inépuisable pour tous les spécialistes de sciences exoplanétaires de leurs civilisations respectives. D'un point de vue historique, les terriens ont été la première civilisation exoplanétaire à être en contact avec les lankariens, en 2319 de leur calendrier. C'était l'ère des navires spatiaux de la classe C 1.000, navigant à un millier de fois la vitesse de la lumière. À cette époque, le voyage Terre-Lankar durait environ une demi-année terrienne ou lankarienne, 514 années-lumière entre nos deux planètes. Il a fallu attendre une cinquantaine d'années pour gagner un facteur dix sur la durée du voyage et, aujourd'hui, avec les navires de classe C 15 000, c'est une agréable croisière de quatre jours.

L'université de Tekrafriar-Vikuri est jumelée avec le State University Board de l'état de New-York – Long Island, et j'avais pour mission de définir un calendrier et une convention d'échanges entre ma toute jeune université d'une planète récemment colonisée et les vénérables institutions d'une ville historique terrienne qui est, depuis plusieurs siècles, un point d'attraction pour tous ceux qui se passionnent pour l'histoire et la civilisation terrienne. J'ai été accueillie à Kennedy Spaceport par ma correspondante du bureau des universités de l'état de New York – Long Island, le professeur Mary Patterson. Elle est professeur de langues extraterrestres et elle enseigne le kartlankari, le kurglovrien impérial unifié et l'exolinguistique.

Comme la plupart des terriens, ce qui nous frappe à nous, lankariennes, c'est leur grande taille par rapport à nous. Les lankariennes dépassent rarement 1m60, et 1m80 est une très grande taille chez nous. Le professeur Patterson est à 15 centimètres au-dessus de cette limite, et même les terriens considèrent ceci comme une grande taille pour leurs individus femelles. Mary Patterson m'a prévenue qu'elle était au-dessus de la moyenne des femelles de son espèce pour son aire géographique, qui est de 1m78, et que c'était une constante génétique de sa famille depuis des siècles. N'ayant eu aucun mal à la reconnaître dans la foule grâce à sa taille exceptionnelle, je l'ai rejointe après avoir récupéré mes valises après le contrôle de sécurité :

« Miss Patterson, bonjour. Merci d'être venue m'accueillir au débarquement de ma navette. Comme je vous l'ai dit par courriel, l'amarrage de mon navire spatial à la station de transfert North America 3 a été retardé à cause d'un problème technique. Par chance, Orbital Express a accepté de me changer ma réservation pour l'atterrissage.

— Ils sont bien pour ça Orbital Express, ils arrivent toujours à vous dépêtrer d'une situation imprévue en urgence. C'est un peu dommage que vous découvriez New York City après avoir été retardée par un stupide problème technique.

— Ce n'est pas grave, trois heures de retard sur quatre jours de voyage. Je suis bien contente de retrouver New York City, j'avais adoré cette ville la fois précédente où j'y étais allée. Ça remonte quand même à quinze de vos années. J'avais suivi ma compagne à un congrès d'astrophysique, elle est ingénieur pour le Service du Transport Spatial Lankarien.

— Vous êtes en terrain connu si j'ose dire. C'est la Columbia University qui a un département de recherche en propulsion spatiale. Ils sont en pointe dans ce domaine. Vous avez un point de chute à New York City ?

— Une résidence universitaire à Manhattan sud, celle de Canal Street, pas loin de Broadway, je ne sais pas si vous connaissez.

— Je connais bien, j'y ai rencontré mon futur compagnon quand je faisais mes études à Columbia University. Vous êtes à deux pas de la station du X Train de Canal Street, on y sera en dix minutes depuis Kennedy Airport. Je vais vous y déposer.

— Grunt !

— Ah, j'oubliais, je voyage avec mon grunt, il s'appelle Tikkarel. Il m'a adopté quand je me suis installée sur Tekrafriar, sa grunrière est dans l'immeuble que j'habite à Vikuri.

— Il va avoir de la compagnie à New York City. Mon grand, tu demanderas à ta maîtresse de t'amener à Central Park, il y a des copains à toi, et de quoi brouter.

— J'ai prévu d'y faire un tour... Allons-y ! »

La ligne X Train southeast permet de traverser tout le sud de la partie occidentale urbanisée de Long Island en dix minutes, avec les stations Kennedy Spaceport, Broadway Junction et Marcy Avenue avant Canal Street, avec terminus à Grand Central. Ces trains rapides de grande capacité quadrillent New York en complément du métro, des tramways, des street trains, les super-tramways express qui roulent sur les grands axes de la ville, et les bus. Sans oublier les taxis, bulles jaunes de transport à la demande qui peuvent accueillir jusqu'à sept personnes et leurs bagages, un héritage de l'époque où des véhicules automobiles individuels étaient le moyen de transport quasiment exclusif des américains du nord.

Je me suis installée dans le petit studio qui avait été réservé à mon nom par l'université de Tekrafriar-Vikuri à la résidence universitaire de Canal Street. Je ne devais voir l'ensemble de mes contacts professionnels lors d'une réunion de travail à l'université Columbia que le mercredi 9, et j'avais un peu de temps libre devant moi. Tikkarel m'a fait un caprice pour que je lui fasse un brushing caudal et les quelques petites démarches pratiques que je devais accomplir ne m'ont pas permis d'entrer rapidement dans le vif du sujet qui m'intéressait : une étude historique d'un événement majeur qui avait marqué un tournant dans l'histoire de la civilisation terrienne, les attentats du 11 septembre 2001, six siècles plus tôt.

J'avais lu le livre de Lewarnel Xafrilp Okrantalda sur cet événement, intitulé *11 septembre 2001 : le tournant*, un ouvrage de référence sur ce sujet en kartlankari. En langues terriennes, il y avait aussi *911 : a gunshot in a blue sky* de l'historien Levine Chomsky, publié dix ans plus tôt, une référence en la matière, et un ouvrage décrit par les critiques et les historiens comme étant définitif sur le sujet. Excellent, il faut dire, je l'ai lu plusieurs fois et c'est un de mes livres de chevet, comme le disent les terriens.

Ironie du sort, le consulat du Concordat Lankarien est situé aux 45, 46 et 47e étages de l'immeuble World Trade Center One, le bâtiment historique qui a remplacé deux autres tours du même nom, tours qui avaient été l'une des cibles des attentats perpétrés par les fondamentalistes

islamistes le du 11 septembre 2001. L'autre cible de ces attentats étant l'actuel commandement central de la Flotte Spatiale de la Confédération Terrienne, l'immeuble du Pentagone à Washington, qui était le centre administratif des forces militaires des États-Unis d'Amérique à cette époque.

Je me suis installée dans ma chambre à la résidence universitaire de Canal Street et j'ai profité du temps libre dont je disposais le lendemain pour faire un petit tour dans New York City. Naturellement, je suis passée au site du World Trade Center, quartier avec son gratte-ciel historique du World Trade Center one, inauguré en 2013 du calendrier terrien. Un bel immeuble qui, depuis un peu moins de 600 ans, s'érige fièrement à cet emplacement. Construit après l'attaque qui a vu les Twin Towers, construites quelques décennies plus tôt sur le même site, être détruites, il abrite, en plus du consulat de ma planète, divers services administratifs et plusieurs sièges de sociétés.

Le reste du quartier, essentiellement résidentiel, a bien été préservé depuis le XXI^e siècle terrien. Autrefois immeubles de bureaux, les autres bâtiments ont été transformés en résidences pour les réfugiés énergétiques qui ne pouvaient plus utiliser de véhicule routier automobile individuel pour faire le trajet quotidien entre leur lieu de résidence et leur lieu de travail. Endroits à l'époque très éloignés les uns des autres et reliés exclusivement par voie routière, en dépit du bon sens. Avec les faillites en série des entreprises dont les sièges sociaux étaient dans ces bâtiments, la surface habitable disponible a été découpée en appartements. J'en ai loué un dans l'immeuble dit World Financial Center 3 vingt ans plus tôt, quand je rédigeais ma thèse sur l'événement charnière entre le XX^e et le XXI^e siècle que fut la destruction criminelle des immeubles World Trade Center 1 et 2.

J'aime beaucoup ce quartier, avec la communauté lankarienne de New York City pas loin, à Greenwich Village, sa grande boutique d'articles extraterrestres sur Broadway, avec ses biscuits kurglovriens, mon péché mignon, et son activité débordante jour et nuit. C'est aussi un endroit où convergent plusieurs lignes de transports en commun, entre les trains de banlieue de NJ Transit, les lignes de métro et de tramway, le West Side Street train, les lignes de X Train Southeast et North-South, et le débarcadère des ekranoplanes qui desservent toute la côte est, de Miami à Portland. Ces engins à effet de surface prennent l'air au ras des flots dans la baie de New York puis tournent, après être passés sous le Verrazano bridge, vers le nord ou le sud suivant leur destination. Par la mer, vous pouvez aller ainsi jusqu'à Montréal si le cœur vous en dit.

J'ai fait une petite promenade avec Tikkarel jusqu'à Central Park, l'écrin de verdure de la ville. Il faisait beau en cette fin d'été et mon grunt a fait connaissance de ses congénères, employés par la municipalité, qui broutent le gazon de Central Park. La colonie des grunts de New York City comprend 5 000 individus, c'est la plus grande d'Amérique du nord, et Tikkarel s'y est vite fait des amis... Mais l'essentiel de mon travail restait à faire. Le lendemain, je me suis rendue à l'université Columbia par le Central Manhattan Street Train, où j'y ai retrouvé le professeur Patterson pour ma séance de travail. Nous étions un groupe de travail d'une vingtaine de spécialistes en sciences humaines, le concordat lankarien était représenté par quatre membres. Outre moi-même, le professeur Xaranta Eywan Tertrelna, de l'université de Pardlaserf, mon confrère Yalta Dorpes Retlelt, de l'université de Tekrafriar-Vikuri, et Imnafarl Zexaha Turivarni Loxen, notre attachée culturelle de notre ambassade à Washington. Petite précision, le titre de Loxen, dont Imnafarl est dotée, a le sens de sage de la tribu pour son peuple des gens de la mer des îles équatoriales de Lankar. C'est la consécration, suite à un vote du conseil des sciences de son peuple, de son haut niveau de connaissance dans un domaine précis.

Imnafarl est Loxen en langues et civilisations extralankariennes. Âgée, selon le calendrier terrien, de 67 ans, elle a non seulement une expertise reconnue dans ses domaines de prédilection mais, surtout, une patience, une capacité d'écoute, une profonde curiosité pour tout ce qui lui est

étranger et un sens de la pédagogie exceptionnel. Quand le conseil des relations extérieures lui a proposé un poste de diplomate sur Terre, elle ne se l'est pas fait dire deux fois.

Du côté des terriens, outre quelques étudiants volontaires triés sur le volet, le professeur Patterson avait rassemblé des sommités du State University Board. Parmi les plus remarquables, deux références : le professeur Anthony Bloomberg, historien de renom, spécialiste de l'histoire de l'économie, le professeur Juliett Berringsford, historienne de la diplomatie, et le professeur Mohamed Ibn Al Khalfi, un spécialiste reconnu de l'histoire de la société américaine. Le professeur Patterson a ouvert la séance en nous présentant les enjeux de ce séminaire :

« Mesdames, messieurs, et mesdames/messieurs pour nos confrères du Concordat Lankarien, nous sommes nettement moins nombreux que l'équipe d'experts en propulsion hyperluminique qui s'occupe des modalités de construction des tubes de Krasnikov, mais nos travaux ont leur importance. Avec le professeur Kortlann Vadalerki, ici présente, nous avons une spécialiste de la période qui a marqué la transition entre l'âge du pétrole et celui de l'espace, globalement la période entre 1989, qui a marqué la chute du premier système économique et politique intégré qu'était la défunte URSS et son bloc de pays satellites, et 2104, date de la fondation de la Confédération Terrienne, assemblée de peuple planétaire de l'après-pétrole et du voyage spatial hyperluminique. Certes, cette période a été revue et rebattue depuis cinq siècles, c'est pour cela que nous avons proposé, avec l'apport d'un regard extérieur, de faire le point sur tout ce qui est actuellement disponible, et voir quels sont les points à approfondir. Je ne vous cache pas qu'il nous manque la coopération d'une université kurglovrienne mais, du fait de la fin de la guerre de partition de leur empire et de la reconstruction qui suit, leurs moyens sont, pour le moment, limités. Mais nous avons quand même de sérieux contacts tant du côté de la République que de celui de l'Empire Légitime, et nous ne désespérons pas d'associer leurs établissements d'enseignement à notre démarche. Le présent séminaire a pour but de tracer les lignes de base de nos futurs travaux. Je vous propose de commencer par un aperçu de cette période vu d'une autre planète, par le professeur Kortlann Vadalerki, experte lankarienne de la période. »

Mon exposé a été des plus suivis, et il a ravi l'audience, tout en posant les points essentiels de ce travail historique. Nous étions partis en beauté pour deux mois de travaux intensifs, qui se sont conclus par un mémoire de présentation d'études entre les deux universités. Un second séminaire préparatoire est prévu pour le début de l'année terrienne 2602, mais cette fois-ci sur Tekrafriar. À la fin de notre travail, nous avons été invités, tous le personnel universitaire ainsi que le personnel consulaire lankarien, à un buffet d'honneur dans la base de la Flotte Spatiale de la Confédération Terrienne de Newark, la ville en face de New York City, de l'autre côté de l'estuaire de la rivière Hudson.

Du temps où cette base était un aéroport civil, elle a servi de point de départ à l'un des quatre aéronefs qui avait été détourné le 11 septembre 2001. Le père du professeur Patterson, le brigadier-général Evans Patterson, commande cette base spatiale, un point de liaison essentiel entre l'Amérique du Nord et le reste du système solaire. J'avoue qu'en ces circonstances, j'aime bien la simplicité que permet le monosexualisme des terriens : les xertralva, ceux qui fécondent, sont les mâles de l'espèce et les jartralva, celles qui portent les enfants, sont les femelles. Cela dispense la présentation de savoir qui est xertralva et qui est jartralva, et de quel enfant en plus, au sein des familles, un point impératif de l'étiquette lankarienne, ou de l'inconvénient social d'être hermaphrodite...

Le général Patterson avait pu nous trouver un délicieux pâté d'algues kurglovrien, un vrai délice avec sa sauce blanche, ainsi que du gralnark paradkasli, le fromage fait avec le lait des taupes géantes du continent boréal lankarien. Devant un plat de daltverken terriennes, qu'ils appellent

tagliatelles, le général m'a expliqué son intérêt pour la démarche de sa fille. Issu d'une famille de militaires depuis plusieurs générations, il était ravi de voir que la voie qu'avait choisie sa fille était fructueuse :

« Mon fils cadet Jason a choisi la même voie que moi, il est officier de la Flotte Spatiale de la Confédération Terrienne, mais dans le corps de navigation. Il est affecté dans la troisième flotte sur une frégate de la classe Montagne, la NSC *Aconcagua*. Elle dessert habituellement Tekrafriar via Lankar depuis Nova America, vous devez peut-être y avoir voyagé dessus.

— Ne le prenez pas mal général, mais je ne prends que des navires lankariens quand je voyage à l'intérieur du Concordat, et des navires de vos premières et sixième flottes pour aller soit sur terre, soit sur Nova Europa. C'est toujours très circonstanciel, les liaisons intra-concordat sont meilleures avec les navires lankariens. Par contre, l'*Aconcagua*, ma delfart doit connaître. Elle travaille comme contrôleur de la navigation spatiale au centre de Vikuri. Et votre fille a bien réussi dans la vie, je l'ai trouvée brillante dans ses exposés.

— Elle a choisi sa voie et elle s'y est tenue, c'est l'essentiel dans la vie. Certes, il y a une tradition familiale chez les Patterson qui remonte au XXe siècle, où on est soit médecin, soit militaire, mais c'est plus une coutume tacite qu'une obligation génétique. Ma sœur, par exemple, travaille comme conductrice sur les trains transatlantiques, un métier qui lui plaît. Vous avez des enfants si j'ai bien compris.

— Oui, une belle-fille qui est étudiante, et une fille qui est en école secondaire, l'équivalent de vos High Schools pour vous situer. Ma belle-fille étudie la technologie astronautique, elle veut faire le même métier que sa mère, et ma fille s'intéresse à la géologie. Dites-moi, cette herbe délicieuse que votre cuisinier a mis dans la sauce des tagliatelles, comment l'appellez-vous ?

— C'est du basilic, une plante aromatique typique des climats méditerranéens. Elle est éco-compatible avec l'écosystème de Tekrafriar depuis peu, si vous voulez en faire pousser dans votre cuisine, j'ai des graines sous la main si vous voulez. J'en faisais pousser dans ma cabine quand j'étais chef de la sécurité sur une frégate de classe Gamma, à la plus grande joie de l'équipage.

— Je retiens le nom et je suis preneur pour vos graines. De retour chez moi, je demanderais à mon grainetier habituel s'il en vend sur Tekrafriar. L'étude de compatibilité écologique des trois quarts des plantes cultivées lankariennes prend pas mal de temps, et la liste des interdictions préventives d'importation est bien garnie. Récemment, le chou vert terrien a été autorisé à la culture, je le sais parce que les grunts adorent les trognons de choux terriens. Tikkarel repère les délicatessen qui vendent de la choucroute rien que pour récupérer les trognons de chou.

— Aux USA, c'est une tradition culinaire qui tient plutôt de la région de Chicago, du fait des émigrants allemands qui s'y sont installés en masse au XIXe siècle de notre histoire. Mon collègue de la première flotte, le contre-amiral Messerschmidt, est originaire de Chicago, il est un expert en choucroute. Avec sa recette végétale mixant légumes terriens et lankariens, il fait un malheur dans la flotte. Il est aussi historien de la culture populaire à ses heures, et il a rédigé une histoire des théories de la conspiration qu'il met à disposition sur Internet, si vous voulez y jeter un coup d'œil. Il y a une partie qui concerne le 11 septembre 2001.

— J'y ferais un tour par curiosité, mais je vous avoue que je porte peu d'intérêt à ces épiphénomènes, même si cela a été mentionné par votre fille, lors de nos séminaires, dans le cadre de la partie sur la réponse gouvernementale, au rayon désinformation concertée.

— Vous devriez y jeter un coup d'œil car il s'agit de la première utilisation délibérée, à la fois massive et concertée, de ce genre de mythes à des fins de désinformation gouvernementale. Mais je pense que c'est plus l'aspect tournant de l'Histoire terrienne qui vous intéresse dans tout cela.

— Oui, avec le parallèle fait avec l'explosion de la centrale atomique à fission nucléaire de Tchernobyl et la chute de l'URSS, dix ans auparavant. Dans les deux cas, il s'agit de la révélation brutale de la réalité de ce qu'un de vos penseurs de l'époque, Noam Chomsky, qualifiait d'état failli. C'était évident pour l'URSS dès cette époque, en voie de décomposition, et cela l'est aujourd'hui pour les USA. À chaque fois, les autorités chargées d'assurer la sécurité de la population ont été incapables d'assurer leur fonction : négligence à tous les niveaux dues aux carences du système économique pour l'URSS, cannibalisation de la sphère publique par les intérêts du secteur privé, opposés à ceux des populations, pour le 11 septembre 2001 et les USA. J'ai particulièrement été intéressé par un document qui est à la Librairie du Congrès, les minutes du procès Deborah Breckingham Cartwright contre Federal Aviation Administration, daté de 2017. C'est affolant de voir que l'industrie des transports de l'époque a délibérément tiré vers le bas les normes de sécurité la concernant en achetant purement et simplement l'administration chargée d'effectuer son contrôle. Le tout pour le plus grand bien de leurs actionnaires, en permettant de fait à Al Qaïda d'assassiner sans difficulté leur personnel et leurs clients.

— Ce genre de méthodes a coûté cher en termes sociaux à notre pays au moment de l'oil zero, pendant les décennies 2020 à 2050 : réseau routier devenu impossible à entretenir, urbanisme inepte car incompatible avec une réduction des disponibilités énergétiques pour le secteur des transports, alternatives à l'automobile et à l'aviation civile insuffisantes, quand il y en avait, et cetera.

— Il y a aussi le mythe de la voiture à propulsion électrique qui devait permettre de poursuivre le fonctionnement du système pétrolier par d'autres moyens.

— Un échec absolu car il fallait bien produire l'électricité pour faire rouler les voitures, et les disponibilités dans ce domaine ne pouvaient pas être libérées du jour au lendemain. Sans compter que le coût des infrastructures routières, tant à la construction qu'à l'entretien, s'est vite avéré incompatible avec une politique globale de réduction de la consommation d'énergie. Nombre de lignes de chemin de fer que vous pouvez utiliser aujourd'hui pour voyager dans ce pays ont été construites sur des plate-formes d'anciennes autoroutes, devenues inutilisables autrement après l'oil zero. L'Eastern New York City green frontier date aussi de cette époque : toute cette région de Long Island, qui est partagée entre des cultures, des zones naturelles et des petites villes comme Brentwood ou Levittown, était complètement mitée par des lotissements de logements individuels au début du XXI^e siècle, logements qui accaparaient quasiment tous les espaces disponibles. Des zones qui sont vite devenues des taudis après 2020-2025 quand les habitants qui pouvaient habiter en ville au plus près de leur emploi ont quitté ces lieux, devenus inhabitables faute de services et de commerces de proximité accessibles à pied ou avec des transports en commun. Et pendant la seconde moitié du XXI^e siècle, ces lotissements à l'abandon, vidés de tous leurs habitants, relogés en ville à titre de réfugiés énergétiques, sont devenus des villes fantômes livrées aux stalkers, ces récupérateurs informels de matériaux de construction recyclables, qui démantelaient de façon semi-clandestine les maisons laissées à l'abandon dans ces zones. Il a fallu attendre le XXII^e siècle pour qu'une politique de reconstruction écologique et agricole fasse disparaître ces friches urbaines. Tous les pays qui ont eu la même politique d'urbanisme irresponsable centré sur l'automobile ont eu peu ou prou le même problème.

— D'une certaine manière, c'était reporter le coût de la politique d'aménagement urbain sur les ménages, à travers les dépenses énergétiques. Une vie où il faut être assujéti à un véhicule individuel pour faire tous les actes de la vie courante, c'est une horreur inconcevable pour ma civilisation ! J'ai rencontré ma compagne parce que nous prenions la même ligne de bus pour aller travailler, et je connais tous les habitués de la ligne de bus que je prends tous les jours entre mon domicile et mon lieu de travail. Être enfermée seule dans un véhicule routier que je suis dans

l'obligation de piloter moi-même, et faire ça tous les jours, je ne pourrais pas vivre une telle vie. Heureusement pour votre civilisation, les temps ont bien changé !

— New York City était, au XXI^e siècle, la ville des USA la mieux dotée en matière de transports en commun. La reconcentration urbaine n'en a été que facilitée par ce fait pendant les décennies de décrue énergétique de la première moitié du XXI^e siècle. Et la place libérée par les voitures a rapidement été réutilisée pour les transports en commun. Le réseau des street trains et des tramways date de cette époque, et le réseau des X Trains a été construits entre 2040 et 2060.

— Et c'est tout le point de départ du changement majeur de votre mode de société, mis en place entre vos années 1900 et 1950, qui a été marqué par le 11 septembre 2001. Pourtant, c'était en germe depuis la guerre du Vietnam cette transformation. Un conflit qui a eu lieu entre, corrigez-moi si je me trompe, les années 1964 et 1973 de votre calendrier, du moins pour la partie intervention active des USA dans ce conflit.

— Tout à fait. J'ai étudié cela dans le cadre de mes cours d'histoire militaire, et ça me passionnait cette période qui a vu la disparition du concept de superpuissance économique et politique au profit d'un monde multipolaire plus équilibré. Le plus étonnant, c'est que le coup de semonce de la crise pétrolière de 1973, qui annonçait l'oil zero de 2048, n'a pas été pris au sérieux par les décideurs de l'époque, qui ont préféré aménager à minima le système économique pour qu'il continue comme avant plutôt que de le changer. Ce qui a été inévitable plusieurs décennies plus tard.

— La fameuse école de Chicago, les Reaganomics, madame Tina Thatcher, le premier ministre de Grande-Bretagne pendant la décennie 1980...

— C'était Margareth son prénom. Tina, c'était le sigle pour justifier sa politique de libéralisme économique total. Sigle qui signifie There Is No Alternative (*il n'y a pas d'alternative*) ...

— Ah oui, j'avais oublié... Privatiser les profits, socialiser les pertes. Sauf qu'à force de faire le second, il n'y avait plus rien pour réaliser le premier, ce qui a abouti à l'hypercrise des années 2010-2020, qualifiée de crépuscule des dieux dans les livres d'histoire. Même constat que pour la fin de l'URSS : l'application obtuse d'une idéologie rigide à la réalité économique et sociale entraîne inévitablement la chute du système qui applique cette idéologie.

— La seconde moitié du XXI^e siècle a pu ainsi devenir le tremplin vers l'âge de l'espace, il fallait bien faire la place à une nouvelle société plus cohérente envers la planète et ses habitants. Poursuivre le fonctionnement d'un système économique et social qui dans les faits ne profitait vraiment, en termes de bien-être, qu'à l'infime minorité des privilégiés des sociétés occidentales et des privilégiés des autres états de la planète, est fort heureusement devenu impossible quand le carburant, dans tous les sens du terme, qui maintenait l'illusion de richesse pour tous est venu à manquer. Vous avez évité ça sur Lankar.

— Ah, la fameuse société égalitaire de coopération du concordat lankarien que tout le monde nous envie. J'avoue que vous avez plus de mérite que nous d'avoir réussi à bâtir l'équivalent de notre société avec votre histoire marquée par l'utilisation du conflit comme mode de régulation des différends. Nous, nous n'avons connu que la négociation, l'échange équitable et la coopération tout au long de notre histoire, c'est normal que nous ayons quelques facilités dans ces domaines. »

J'ai adoré ce travail de mise en place d'un accord de coopération entre mon université et ses homologues terriennes de l'état de New York – Long Island. J'ai rencontré à l'occasion des collègues de l'université de Buffalo, la grande université de l'autre état de New York, celui de New York – Hudson and Great Lakes, avec lequel j'ai discuté de la partie privatisation de la politique, qui a été vidée de toute sa substance entre 1970 et 2025.

Selon lui, reprenant en cela une ligne de pensée qui fut définie dès le XXe siècle par Cornelius Castoriadis, les politiciens de la fin du XXe siècle et de la première moitié du XXIe siècle n'étaient plus de véritables acteurs politiques, dans le sens d'agents traduisant en actes concrets pour le bénéfice du bien public leur engagement à défendre des idées philosophiques, économiques et sociales. Ce n'étaient plus que des gestionnaires à minima d'un système économique et social entièrement dirigé par et pour les intérêts des acteurs économiques de droit commercial privé. Acteurs qui ont fini par tuer le système qui les portait...

Je devais rentrer sur Tekrafriar pendant le mois de janvier 2602, et préparer le second séminaire dans la foulée. Ce serait au début du printemps de Tekrafriar, la saison des naissances et des mues chez les grunts de l'hémisphère nord de la planète. Mais avant de rentrer chez moi, j'ai eu droit à une charmante invitation sur la Lune, de la part du professeur Patterson et de sa famille. Ils avaient loué un appartement dans une des cités du satellite naturel de la Terre et j'y ai été conviée pour célébrer une fête traditionnelle terrienne : Noël, fête à l'origine marquant le solstice d'hiver chez les populations européennes, récupérée par la religion chrétienne par la suite, et devenue une fête civile traditionnelle dans les pays terriens de culture chrétienne.

J'ai beaucoup aimé mon séjour sur la Lune et j'ai apprécié plus que tout la visite du site du premier atterrissage humain sur la lune, en 1969 du calendrier terrien, du temps de l'astronautique à propulsion chimique. Ce témoignage de l'ingéniosité de l'espèce humaine a été pour moi un moment émouvant. Sans parler de la visite des paysages lunaires, silencieuses beautés minérales scintillant au soleil. Même si la Lune est le même type de satellite rocheux sans atmosphère que les deux lunes de Lankar ou de Tekrafriar, elle a sa personnalité particulière. Je vous recommande d'assister à un lever de Terre si vous comptez y passer un week-end, c'est un spectacle naturel d'une grande beauté, à ne pas rater !

À mon retour sur Tekrafriar un mois plus tard, beaucoup de travail m'attendait. Le professeur Patterson a d'ores et déjà réservé une date pour venir me voir sur la planète des grunts afin de poursuivre le travail entamé lors de ma studieuse visite à New York City. Aux dernières nouvelles, l'université de Uttluvaridenpaaalk, la capitale de la République kuglovrienne, s'est portée volontaire pour se joindre à notre étude historique. L'accord est en cours de signature entre l'université de Tekrafriar-Vikuri, nos collègues terriens et nos collègues kurglovriens. Et cela nous annonce de fructueux échanges de points de vue sur ce moment charnière de l'histoire de la Terre que fut la première moitié du XXIe siècle, à suivre...



CC Olivier Gabin, 2010-2011, juin 2012 – version 1.0

Cette œuvre de fiction est couverte par les dispositions de la licence Creative Commons :

CC – BY – NC – ND

*Les conditions légales de la licence applicables à cette œuvre
sont disponibles à cette adresse :*

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0/fr/>