

DERNIERS VOYAGES

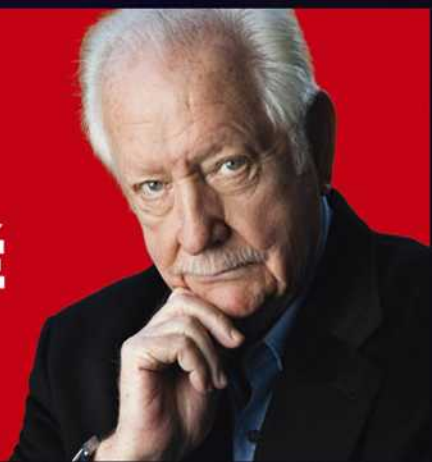
QUAND LA MORT
EST AU BOUT DU CHEMIN

PIERRE
BELLEMARE
JEAN-FRANÇOIS NAHMIA

42 AVENTURES
QUI AVAIENT
SI BIEN COMMENCÉ

Flammarion

Extrait de la publication



PIERRE BELLEMARE JEAN-FRANÇOIS NAHMIA

DERNIERS VOYAGES

QUAND LA MORT EST AU BOUT DU CHEMIN



Le plus souvent, tout avait bien commencé... On était parti rempli d'optimisme, parce que c'était les vacances, parce qu'on allait voir la famille ou les amis, parce qu'on avait des affaires en vue et des projets plein la tête. On avait pris avec insouciance la diligence, l'auto, le métro, l'autobus, le bateau ou l'avion. Comment se serait-on douté qu'on était en route vers la mort ?

Quand la mort frappe dans les transports, c'est là qu'elle est la plus brutale et la plus inattendue. La main d'un meurtrier, un accident, une tempête, un attentat, un détournement, une attaque de bandits et tout s'arrête. La voiture s'écrase, le bateau coule, l'avion explose, le cauchemar succède à la quiétude.

On trouvera ici 42 récits, tous plus angoissants les uns que les autres, comme l'in vraisemblable histoire du pirate de l'air qui pleurait, l'horrible fin des 48 clandestins chinois asphyxiés dans un camion de légumes, le tueur fou du métro de New York, le meurtre raciste du Bordeaux-Vintimille qui a inspiré le film *Train d'enfer* ou encore le naufrage du *Wilhelm Gustloff*, la plus grande tragédie maritime de l'histoire, qui fit plus de 9 000 morts.

Ouvrir ce livre n'est pas toujours facile. C'est s'embarquer pour la plus terrible des aventures. C'est assister à ce qui fut, pour tous ces malheureux et malheureuses, le dernier voyage.

Flammarion

Extrait de la publication

Derniers Voyages

DU MÊME AUTEUR

- Incroyable !*, Flammarion, 2012.
- Enquête sur 25 trésors fabuleux*, avec Jean-François Nahmias, Flammarion, 2012.
- Le Bonheur est pour demain*, avec Jérôme Equer, Flammarion, 2011.
- L'Enfer*, avec Jean-François Nahmias, Flammarion, 2011.
- Ils ont marché sur la tête : 450 faits divers inouïs, impayables et déso-pilants*, avec Jérôme Equer, Albin Michel, 2010.
- Kidnappings : 25 rendez-vous avec l'angoisse*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2010.
- Sur le fil du rasoir : quand la science traque le crime*, avec Jérôme Equer, Albin Michel, 2009.
- La Terrible vérité : 26 grandes énigmes de l'histoire enfin résolues*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2008.
- 26 dossiers qui défient la raison*, avec Gregory Franck, Albin Michel, 2008.
- Mort ou vif : les chasses à l'homme les plus extraordinaires*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2007.
- Complots : quand ils s'entendent pour tuer*, avec Jérôme Equer, Albin Michel, 2006.
- Ils ont osé ! : 40 exploits incroyables*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2005.
- Crimes dans la soie : 30 histoires de milliardaires assassins*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2004.
- Destins sur ordonnance : 40 histoires où la médecine va du meilleur au pire*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2003.
- Sans laisser d'adresse*, avec Grégory Frank, Albin Michel, 2002.
- Survivront-ils ? : 45 suspenses où la vie se joue à pile ou face*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2001.
- Je me vengerai : 40 rancunes mortelles*, avec Jean-François Nahmias, Albin Michel, 2001.
- Les Dossiers extraordinaires*, Vol.3, Éditions n° 1, 2001.
- Les Dossiers extraordinaires*, Vol.2, Éditions n° 1, 2000.
- Les Dossiers extraordinaires*, Vol.1, Éditions n° 1, 2000.
- L'Empreinte de la bête : 50 histoires où l'animal a le premier rôle*, Albin Michel, 2000.
- Les Amants diaboliques : 55 récits passionnément mortels*, Albin Michel, 1999.
- L'Enfant criminel*, Albin Michel, 1998.

(suite en fin d'ouvrage)

Pierre Bellemare
Jean-François Nahmias

Derniers Voyages

Documentation : Véronique Le Guen

Flammarion

© Flammarion, 2013
ISBN : 978-2-0813-0401-7

AVANT-PROPOS

Partir très loin, voir d'autres paysages, d'autres visages, c'est un rêve fréquent chez l'homme. Mais pour atteindre cet endroit tant espéré, il faut utiliser un moyen de transport.

Autrefois, le voyage durait des jours, des mois, et la notion d'heure n'existait pas, l'homme progressait au rythme des animaux. Et puis le train a été inventé, avec comme conséquence un horaire précis : « Nous vous attendrons à la gare à 19 h 47. »

Dès lors, que d'angoisses provoquées par le moindre retard !

Avec aujourd'hui le bateau, l'avion, l'automobile, le train, la fusée, le vol à voile, le ballon, la montgolfière, et j'en passe, nous avons multiplié par cent les risques et tragédies.

Ce sont quelques-unes de ces aventures invraisemblables que nous allons vous raconter. Parfois, au hasard d'une histoire, vous rencontrerez même des personnages célèbres comme l'abbé Pierre, Nicolas Hulot ou Charlot.

Bon voyage...

Non, pardon, bonne lecture.

Pierre BELLEMARE

SECRET D'ÉTAT

Nous sommes à Cork, dans l'ouest de l'Irlande. Comme tous les jours, ce 24 mars 1968, le vol Aer Lingus 712 s'apprête à partir pour Londres. L'avion est un Viscount 803 qui date de onze ans, mais qui est parfaitement entretenu. Le commandant de bord, Bernard O'Beirne est jeune, il n'a que trente-cinq ans, mais il est très expérimenté. Il compte 6 000 heures de vol, dont 1 700 sur Viscount. Son copilote est encore plus jeune, vingt-deux ans, mais il est si doué qu'il va passer commandant de bord lors de son prochain vol. Deux hôtesses, Ann Kelly et Mary Coughlan, complètent l'équipage. La plupart des cinquante-sept passagers sont irlandais, mais il y a également des Anglais, des Belges, des Suisses et un couple de touristes américains, M. et Mme Gangelhoff, dont la présence va jouer un rôle important dans les événements qui vont suivre.

Le commandant consulte la météo, qui est excellente. L'embarquement se passe normalement et le décollage a lieu à l'heure prévue, 11 h 25. Il n'y a rien à signaler durant les premières minutes du vol. À l'époque, les boîtes noires n'existent pas, mais les conversations radio de l'appareil ont été enregistrées. À 11 h 57, le commandant O'Beirne s'adresse au contrôle :

— Nous passons le point Bannow. Nous sommes stables au niveau du vol.

Derniers Voyages

— Bien reçu, Aer Lingus 712. Bonne journée.

— Bonne journée à vous aussi.

Mais une minute plus tard, à 11 h 58, il se manifeste de nouveau.

— Ici, Echo India Alpha Oscar Mike, vous me recevez ?

Cet appel est très étrange, car le commandant donne son immatriculation civile (EIAOM), alors qu'il aurait dû donner son numéro de vol : Aer Lingus 712. En outre, son intonation est anormale, comme s'il se passait quelque chose d'imprévu et d'inquiétant.

Dix secondes plus tard, le commandant rappelle. Il est totalement paniqué.

— On tombe rapidement !

Dix autres secondes s'écoulent. Sa voix n'exprime désormais plus que l'horreur, tandis qu'on entend en fond sonore un sifflement effrayant.

— On tombe à toute vitesse ! On est en vrille !

Le contrôle de Londres, qui n'avait pas répondu tout de suite, sous l'effet de la surprise, se ressaisit.

— Est-ce que c'est le vol Aer Lingus 712 qui appelle ?

Pas de réponse.

— 712, ici Londres, vous me recevez ?

Il n'y aura jamais de réponse. L'avion s'est abîmé non loin de Tuskar Rock, un phare près des côtes est de l'Irlande. Un adolescent de quinze ans, qui se promenait au bord de la mer, a été témoin de toute la scène. L'avion est tombé en chute libre, en tourbillonnant, et a touché l'eau par le nez. Il y a eu un bruit terrifiant et une gerbe d'écume gigantesque. Des habitants du village le plus proche, sans voir l'accident, ont fait état d'un « bruit de tonnerre en provenance de Tuskar Rock ».

Dans les haut-parleurs du contrôle de Londres il n'y a, au contraire, qu'un grand silence. Le responsable a compris qu'un drame venait d'avoir lieu et il a une initiative tout à fait exceptionnelle... Il y a à proximité un autre avion

d'Aer Lingus, le vol 362, avec lequel il était également en contact. Il l'appelle.

— Aer Lingus 362, on vient de perdre le contact avec un avion de chez vous.

Le commandant a tout entendu sur sa propre radio.

— Oui, je viens de l'entendre. C'est terrible !

— Est-ce qu'il vous serait possible de vous dérouter dans le secteur de Tuskar Rock ? Est-ce que vous pouvez faire cela ?

— Bien sûr...

Le pilote ne peut pas refuser, d'autant qu'il connaît personnellement O'Beirne. Il se rend sur les lieux. Il va même jusqu'à mettre les passagers au courant et à leur demander de participer aux recherches. Il descend à 150 mètres, tandis que les occupants de l'avion se mettent aux hublots pour scruter les flots du regard. Mais il est impossible d'apercevoir quoi que ce soit. Il rappelle la tour de contrôle.

— Je suis désolé, je n'ai rien vu... J'espère qu'on va les retrouver.

*

Il est 12 h 23, l'alerte officielle est donnée par la tour de contrôle de Londres, mobilisant tous les moyens de recherche maritimes et aériens du pays.

Or, il se trouve que cinq bâtiments de guerre de la Royal Navy sont dans les parages. Ils se portent immédiatement sur les lieux. L'un d'eux, le *Penelope*, était même à seulement 3 milles de l'accident. Pour des raisons de secret-défense, cette information n'est toutefois pas communiquée sur le moment.

Malgré cela, rien n'est retrouvé dans la journée. Il n'y a aucun débris, pas même une goutte d'huile. L'Aer Lingus 712 semble s'être volatilisé... Le lendemain, les recherches reprennent avec plus d'acharnement. On voit

arriver sur le site des bateaux privés de bénévoles, des hélicoptères civils et militaires, ainsi que seize avions de la RAF. Les efforts finissent par payer. Vers 14 heures sont découverts les premiers débris : des coussins, des morceaux de fauteuils ; à 17 heures est repêché un cadavre.

Mais à partir de là, il ne se passe strictement plus rien. L'avion et le reste des passagers sont introuvables. C'est d'autant plus incompréhensible que la Royal Navy, qui s'est attribué l'exclusivité des opérations, a mis en œuvre des moyens considérables...

C'est seulement le 5 juin, deux mois et demi après l'accident, que l'épave est repérée par un chalutier, à 3 kilomètres de Tuskar Rock. Elle se trouve exactement à l'endroit où l'adolescent l'avait vue tomber et on s'étonne que la marine ne l'ait pas trouvée plus tôt. Nullement décontenancé, Gerry McGabe, le président de la commission d'enquête, déclare que les informations sur la position de l'appareil étaient fragmentaires et que les marins de Sa Majesté ont accompli un travail remarquable.

Des plongeurs militaires sont envoyés sur le site, par 80 mètres de fond. L'épave est dans un excellent état : les moteurs semblent presque intacts, une aile est brisée, mais l'autre n'a subi aucun dommage. La queue est absente, elle a dû être emportée ailleurs. Une grande partie de la carlingue est en place, avec les passagers sur leur siège. Après un aussi long séjour dans l'eau, ils sont, bien sûr, dans l'état qu'on peut imaginer.

Le 7 juillet, le commandant de l'escadre militaire reçoit l'ordre de procéder à la récupération de l'épave. Mais au lieu de recourir à un filet ou à des sangles qui répartiraient la pression sur le fuselage, il décide d'utiliser un seul câble fixé au nez de l'appareil.

Le résultat est celui qu'on pouvait attendre. Au moment où le Viscount va être sorti de l'eau, il se brise en une centaine de fragments, qui retombent dans l'eau. Les restes des passagers sont également dispersés. On ne retrouvera

plus rien d'eux, pas un os, pas un bout de vêtement. Cela n'empêche pas Gerry McGabe de déclarer, de la manière la plus surprenante :

— C'est beaucoup mieux ainsi. Dieu sait ce que nous aurions découvert dans la carlingue !

Le lendemain, débute la récupération des débris de l'avion, qu'il va falloir assembler. Les journalistes, qui observent la scène de loin, s'aperçoivent que les marins militaires font le tri entre les morceaux repêchés. Certains, comme une roue du train d'atterrissage ou un fragment de l'aile droite, sont portés sur le *Penelope* où ils resteront soustraits à l'enquête.

Les débris officiellement retrouvés sont expédiés sur l'aérodrome militaire de Baldonel, près de Dublin. Comme c'est l'usage, ils sont accrochés à une carcasse de bois. Ils constituent 60 % de l'avion en poids et 45 % en surface, c'est-à-dire bien peu.

Cette reconstruction partielle de l'appareil n'apporte aucun indice valable. Le seul défaut constaté concerne le pilote automatique, qui présentait une panne mineure. Mais les spécialistes sont formels : en aucun cas ce défaut ne peut être à l'origine de la catastrophe.

En 1970, après deux ans de travaux, les experts publient leur rapport définitif. Il ne contient que 34 pages, dans lesquelles on apprend que les moteurs fonctionnaient normalement. Ce rapport confirme aussi que l'avion a heurté l'eau à la verticale par le nez et que le choc a été très violent, éléments connus dès le premier jour grâce au témoignage de l'adolescent. En conclusion, la cause de l'accident est « un incident technique survenu à haute altitude », ce qui ne veut pas dire grand-chose. Pour les familles, cela signifie en tout cas qu'elles ne sauront jamais rien.

*

Mais, si les Européens peuvent se contenter de ce genre de conclusion, il n'en est pas de même des Américains.

Chez eux, on exige la vérité coûte que coûte. Les enfants de Joseph et Mary Gangelhoff, les touristes qui ont péri dans le Viscount, ne l'admettent pas. Eux, ils iront jusqu'au bout.

Après avoir frappé sans succès aux portes des différents ministères britanniques, ils adoptent une autre tactique. En 1977, ils engagent un détective privé et, à partir de ce moment, tout change ! L'homme s'appelle Tom Hoper et il a la réputation de n'avoir jamais connu l'échec. Ses tarifs sont élevés, mais les enfants Gangelhoff ont les moyens. Leurs parents avaient souscrit une importante assurance vie et ils sont déterminés à l'employer en entier, s'il le faut, pour obtenir ce qu'ils désirent.

Tom Hoper enquête une année complète avant de trouver des éléments à charge ! En 1978, soit dix ans après l'accident, il revient d'Angleterre avec un document explosif. Il ne dira jamais comment il se l'est procuré. Il provient du ministère de la Défense britannique et porte la mention « Restriction priorité niveau 1 – Accès limité ». Il est signé Archibald H. Thorn, qui était à l'époque un haut fonctionnaire du ministère. On y apprend que l'Aer Lingus 712 a été détruit par un missile Dart, lancé du *Penelope*. Le transpondeur du Viscount, appareil permettant aux radars d'identifier l'avion, fonctionnait mal et le missile l'a pris pour sa cible.

C'était vraisemblablement ce qu'avait vu le pilote lorsqu'il a appelé la tour de contrôle la première fois : la traînée rouge caractéristique d'une fusée. Et cette vision est terrifiante, car elle signifie obligatoirement qu'on va être touché. Le missile se dirige automatiquement vers son objectif, sans qu'on ne puisse rien faire pour l'arrêter.

Ce n'est pas tout... Après la terrible méprise, le gouvernement britannique a caché la vérité par tous les moyens. Les morceaux de l'avion portant les traces de l'impact ont été récupérés et mis sur le *Penelope*, de même que les débris de la fusée elle-même. Et il y a pire encore !

Secret d'État

Les passagers qui étaient près du point d'impact avaient des traces caractéristiques sur eux-mêmes et leurs vêtements. Leurs corps ont été récupérés et brûlés en secret.

Tout cela, Tom Hoper l'a appris par des conversations qu'il a eues avec des gens bien informés, vraisemblablement des marins qui ont participé à ces opérations. Il refuse de citer leurs noms aux enfants Gangelhoff, mais il leur annonce qu'il est sur le point d'avoir une preuve écrite qui lui permettra d'attaquer l'État britannique.

*

En novembre 1978, il appelle ses clients depuis Londres. Il leur annonce triomphalement qu'il a enfin trouvé le document accablant qu'il cherchait. Il leur demande de venir le rejoindre et il conclut :

— Ils sont fichus !

Les enfants prennent le premier avion, mais ils ne trouvent personne au rendez-vous... Ils se rendent alors à l'hôtel où le détective leur a dit être descendu : il reste introuvable. En désespoir de cause, ils vont à l'ambassade américaine de Londres, persuadés malgré tout qu'on ne leur dira rien. Mais ils se trompent, on leur répond.

— M. Hoper est dans un endroit secret. Il bénéficie du régime spécial de protection des témoins. Il était en danger.

— Quand est-ce qu'on pourra le voir ?

— Jamais. Plus personne ne peut le voir. C'est pour sa sécurité...

Les enfants Gangelhoff se retirent, accablés. La raison d'État l'a emporté, même les États-Unis ont plié devant elle !

*

Ils essaient quand même de se battre. Avec d'autres familles, ils constituent une association de parents des

victimes et ils engagent une action en justice, avec le seul document en leur possession, celui signé par Archibald H. Thorn. Mais le ministère de la Défense se défend avec vigueur. Il affirme haut et fort que c'est un faux. Et le procureur chargé de l'enquête conclut dans le même sens, parlant même d'un « faux grossier ». La presse, un instant intéressée, finit par se lasser. Pour continuer à parler du sujet, il faudrait des preuves et il n'y en a pas. Le drame de l'Aer Lingus 712 tombe dans un oubli peut-être définitif.

Pourtant, ce ne sera pas le cas. Le 6 janvier 1999, l'affaire rebondit de manière spectaculaire. La chaîne de télévision irlandaise TV3 ouvre son journal sur une nouvelle sensationnelle. On a retrouvé un document signé d'un fonctionnaire de la Défense britannique reconnaissant que le vol a été frappé par erreur par une fusée et que les militaires ont brûlé les corps qui portaient des traces de l'explosion.

Le scandale est énorme en Angleterre. Ce qui choque le plus, ce n'est pas que l'avion ait été touché par un missile, c'est déjà arrivé. On estime généralement que six cents personnes ont trouvé la mort de cette manière, dont les passagers de la caravelle Ajaccio-Nice, drame qui a eu lieu pratiquement en même temps, en septembre 1968, et qui a fait quatre-vingt-quinze victimes. Il faut préciser, d'ailleurs, que les autorités françaises ont également toujours nié leur responsabilité dans la catastrophe.

Non, ce qui choque le plus, c'est que la marine britannique ait maquillé la vérité par tous les moyens, allant jusqu'à brûler des corps. Le 11 janvier 1999, le Premier ministre Tony Blair est interpellé par un député d'Irlande du Nord, Brian O'Shea :

— C'est un secret de polichinelle, s'exclame-t-il, que le vol Aer Lingus 712 a été abattu par un de nos missiles, mais encore faut-il avoir le courage de reconnaître les faits, pour apaiser la douleur des familles des victimes !

Secret d'État

Tony Blair ne répond pas. Il se réfugie derrière la chose jugée, pour refuser de prendre la parole.

Le 1^{er} mars 1999, l'hebdomadaire américain *Newsweek* publie un reportage sur Bonnie Gangelhoff, fille des époux disparus, qui raconte les épreuves qu'elle a subies et le sort terrible du détective Tom Hoper, que personne n'a revu depuis qu'il avait annoncé détenir des preuves.

On en est toujours là aujourd'hui et il y a tout lieu de croire qu'on ne connaîtra jamais la vérité. Officiellement, du moins.

LES CRIMES DE L'EUROPE-EXPRESS

Dans l'esprit du public, les grands express internationaux sont de véritables légendes. Chaque semaine à heure dite, ils emmenaient à l'autre bout de l'Europe un monde élégant et cosmopolite. Ils étaient un peu comme des paquebots terrestres, un univers clos, feutré et luxueux dans lequel naissaient des intrigues politiques ou sentimentales, des aventures et parfois des drames. Il y avait là, réunis pour deux ou trois jours, dans les wagons-restaurants et dans les wagons-salons, tout ce que l'Europe comptait de personnalités ou de personnages : artistes, industriels, hommes d'État, mondaines, demi-mondaines, escrocs de haut vol, espions internationaux...

Aujourd'hui, tout cela appartient au passé. Pourtant, ce qu'on ignore généralement, c'est qu'avant leur disparition définitive, certains de ces trains prestigieux ont connu, dans les années 1970 et 1980, une tout autre utilisation. S'ils étaient toujours des mondes clos, fermés sur eux-mêmes, avec leurs intrigues et leurs drames, les aventures qui s'y passaient n'étaient plus tout à fait du même genre...

Les express européens étaient alors utilisés par ceux qui n'avaient pas les moyens de se payer l'avion ou même le charter, c'est-à-dire, en majorité, par les travailleurs émigrés. Fini les voitures-restaurants, les salons de première classe, la longue file bleue des wagons-lits accrochés les uns derrière les autres. À la richesse avait succédé la

misère. Les trains de luxe étaient devenus des convois de pauvres gens.

Et c'est bien le cas de l'Europe-Express, qui, en cette année 1976, fait chaque semaine le trajet Hambourg-Belgrade et retour, traversant successivement l'Allemagne, l'Autriche et la Yougoslavie. C'est le train des émigrés yougoslaves qui vont travailler dans les usines, de la Ruhr, de Francfort, de Hambourg ou d'ailleurs. Et c'est aussi celui des hippies, car on vend presque ouvertement de la drogue dans l'Europe-Express. À chaque voyage, une douzaine de prostituées font également le trajet ; ce sont des habituées, qui ont leur compartiment réservé, toujours le même. Il y a en plus toute une cohorte de petits escrocs et de parasites : des joueurs professionnels, des marchands de revues pornographiques ou d'alcool frelaté.

La police sait tout cela. Mais elle a pris le parti de fermer les yeux. D'ailleurs, quelle police devrait intervenir quand il s'agit d'un train qui traverse trois pays différents ? Pour qu'elle se manifeste, il faudrait vraiment qu'il se passe quelque chose de grave.

*

Le 2 janvier 1976, des ouvriers des chemins de fer employés à l'entretien des voies découvrent près de la ville de Linz, en Autriche, le cadavre déchiqueté d'un homme. Il a ses papiers sur lui : c'est un Yougoslave, Jacob Padubronka, vingt et un ans, travaillant en Allemagne. De toute évidence, il est tombé de l'Europe-Express.

Un quart d'heure plus tard, Heinz Bruckmayer, commissaire principal de Linz, est prévenu de la découverte. Il est près de 16 heures quand le téléphone sonne dans son bureau. Heinz Bruckmayer écoute en silence le chef de gare, pose quelques questions et raccroche. C'est un policier de la vieille école et, si l'on se fie à son seul aspect physique, on dirait volontiers « vieux jeu ». Il a la cin-

quantaine déjà bien avancée, les cheveux gris presque blancs et est habillé, été comme hiver, d'un costume sombre avec gilet et montre de gousset. Mais ses subordonnés savent bien que sous ses dehors conventionnels, c'est un chef particulièrement efficace et même acharné, quand une affaire lui tient à cœur.

Pour l'instant, le commissaire Bruckmayer est en train de grommeler devant son jeune adjoint Ritter, qui, sagement, attend que sa mauvaise humeur se soit calmée.

— Je l'avais bien dit, Ritter, à force de fermer les yeux, cela devait arriver ! Toutes les polices savent parfaitement ce qui se trame dans l'Europe-Express. Mais chacun se dit : « Si quelque chose se passe, ce sera chez le voisin. » Eh bien, cela s'est passé et c'est chez nous !

Franz Ritter approuve sans se compromettre d'un hochement de tête.

— À présent, c'est à moi de diriger l'enquête. Mais comment voulez-vous mener une enquête quand tout a eu lieu dans un monde à part qui vous file sous le nez à cent trente à l'heure ?

Le commissaire médite amèrement pendant quelques instants et retrouve brusquement son esprit de décision.

— Ritter, vous allez téléphoner à Belgrade. Si le train n'est pas arrivé, nous avons encore une chance. Vous demanderez que la police yougoslave prenne l'identité de tous les passagers.

Mais cinq minutes plus tard, Franz Ritter revient l'air contrarié.

— Pas de chance, commissaire, à une heure près. L'Europe-Express est arrivé à Belgrade à 15 heures. Comme rien d'anormal n'avait été signalé, on a laissé partir tout le monde, après les formalités de douane et de police.

Heinz Bruckmayer tire nerveusement une bouffée de son cigare.

— Ce qui veut dire que tous les témoins nous ont filé entre les doigts... Notez que c'est peut-être un accident.

Mais, entre nous, je n'y crois pas une seconde. C'est un lieu de débauche et de n'importe quoi !

Le jeune adjoint s'éclaircit la voix.

— Je ne suis pas entièrement de votre avis, commissaire. Il y a des témoins. Le personnel du train, qu'on pourra retrouver facilement, et puis surtout, les prostituées. Vous savez comme moi qu'elles sont de tous les voyages. Et en plus, elles peuvent être d'excellentes observatrices. Qui sait même si l'une d'elles n'a pas eu la victime pour client ?

Le commissaire gratifie son adjoint d'un sourire approbateur.

— Nous interrogerons tout ce petit monde quand le train repassera à Linz. En attendant, je vous charge de l'enquête traditionnelle...

L'enquête traditionnelle, Franz Ritter la mène à bien en quelques coups de téléphone. Les polices allemande et yougoslave donnent tous les renseignements possibles sur l'identité de la victime : un travailleur émigré comme tant d'autres, qui avait quitté le soleil de l'Adriatique pour les brumes de Hambourg, avec presque tous les jeunes gens de son village. Manifestement, un brave garçon qui n'avait pas eu d'histoires ni dans son pays natal ni avec ses employeurs en Allemagne. La seule chose vraiment intéressante est qu'il allait passer quinze jours dans sa famille et que, comme beaucoup de ses compatriotes, il rapportait avec lui de l'argent liquide.

Le lendemain, les résultats de l'autopsie confirment l'impression première du commissaire Bruckmayer : il s'agit bien d'un crime. Le jeune homme était drogué, un mélange d'alcool et de barbituriques. Il était inconscient au moment où il est tombé sur la voie. Il ne peut être question d'accident : on l'a poussé.

*

Deux jours plus tard, l'Europe-Express est de retour à Linz. À son entrée en gare, la police autrichienne fait des-

prendre tous ceux que le commissaire Bruckmayer lui a demandé d'interpeller, c'est-à-dire les habitués du train : le vendeur de revues pornographiques, le marchand d'alcool et les prostituées. Le personnel a également été convoqué. Quant aux fournisseurs de drogue, dont chacun sait qu'ils tiennent boutique dans les toilettes des derniers wagons, ils sont introuvables. En apprenant le meurtre, ils ont préféré s'éclipser pendant quelque temps.

Étant donné le nombre des témoins, le commissaire les a réunis dans la salle d'attente de la gare, fermée provisoirement au public, et les interroge dans un bureau voisin.

L'interrogatoire des membres du personnel ne donne pas grand-chose. Depuis longtemps, ils ont pris leur parti de limiter leur service au minimum et surtout, de ne pas se montrer trop curieux. Le travail dans l'Europe-Express est déjà suffisamment pénible, ils ne tiennent pas à ce qu'en plus, il devienne dangereux. En tout cas, ils n'ont aucun souvenir du jeune homme.

Le témoignage du vendeur de revues pornographiques n'est guère plus instructif. C'est un gros homme rougeaud, congestionné. Quand il arrive devant le commissaire, il semble au bord de l'apoplexie. Il s'éponge continuellement le front et les joues avec son mouchoir.

— Je suis en règle, monsieur le commissaire. Je suis un honnête commerçant. J'ai ma licence. Toutes mes publications sont autorisées par la loi autrichienne. Et je ne vends jamais aux mineurs, jamais !

Le commissaire Bruckmayer l'interrompt brutalement et lui montre la photo du jeune homme.

— Ce n'est pas ce qu'on vous demande. Avez-vous vendu votre marchandise à cette personne ?

Le vendeur examine longuement le cliché. Visiblement, il ne demande qu'à coopérer, mais il est clair qu'il ne sait rien.

Le vendeur d'alcool n'en dit pas plus que son collègue. Arrive enfin le tour des prostituées. La première, une certaine Hilda, a manifestement l'habitude des entretiens avec la police. Elle comprend tout de suite ce qu'on attend d'elle.

— Faut demander à Gisèle, commissaire, je crois bien que c'est elle qui s'est occupée de lui.

— Gisèle ? C'est une Française ?

La femme a un gros rire.

— Elle dit qu'elle est parisienne, comme ça, pour faire chic, mais, entre nous, elle parle allemand aussi bien que moi.

La dénommée Gisèle ne fait aucune difficulté pour reconnaître qu'elle n'a jamais mis les pieds à Paris et qu'elle s'appelle, en fait, Johanna Menger. C'est une blonde, assez bien proportionnée, qui, sans son maquillage outrancier, pourrait passer pour une petite-bourgeoise.

— Je dois vous dire, monsieur le commissaire, que ce n'est pas vraiment mon métier. Mais je vis seule avec ma fille et il faut que je paie mon appartement à Hambourg. Vous comprenez ?

Le commissaire Bruckmayer ne comprend pas et ne cherche pas à comprendre. Il a conservé des principes moraux qui font souvent sourire ses subordonnés.

— Cela ne m'intéresse pas ! Reconnaissez-vous cet homme, oui ou non ?

La jeune femme ne regarde même pas le cliché qu'il lui tend.

— Ce n'est pas la peine, j'ai déjà vu sa photo dans les journaux. Oui, je l'ai eu comme client. Si j'avais pu savoir...

Elle hésite un instant.

— Mais dans le fond, cela ne m'étonne pas qu'il lui soit arrivé quelque chose. Il y avait des gros billets dans sa poche et il les montrait à tout le monde dans le couloir. D'autant que dans tout son wagon, c'était plein de hippies.

— Et l'un d'entre eux a-t-il attiré votre attention ?

La pseudo-Gisèle hausse les épaules.

— Les hippies, je n'y fais jamais attention. Ils sont tous fauchés et, s'ils ont un peu d'argent, c'est pour s'acheter de la drogue. Non, il n'y a que les Yougoslaves qui sont intéressants... Enfin, surtout dans le sens Hambourg-Belgrade, quand ils rentrent chez eux. Parce que, dans l'autre sens, ils ont le plus souvent les poches vides ; alors, pour nous, c'est plus calme, on se repose...

Le commissaire arrête là les considérations professionnelles de la jeune femme qui ont le don de l'agacer au plus haut point. L'interrogatoire est terminé.

Une fois rentré dans son bureau, il résume la situation avec son adjoint.

— C'est bien ce que je craignais au départ, Ritter. Ce train est un univers à lui seul. C'est un peu comme si le crime avait été commis sur une autre planète. Des hippies, a dit cette fille... Qu'est-ce qu'on peut faire d'un renseignement pareil ? Je vais envoyer deux de mes hommes sur l'Europe-Express. Mais je ne pourrai pas les laisser en poste plus de quinze jours et je sais bien que de toute façon, c'est du temps perdu.

Effectivement, Heinz Bruckmayer a raison. Ses inspecteurs réussissent tout juste à arrêter de petits truands, pas même des fournisseurs de drogue qui n'ont toujours pas reparu...

Plusieurs mois passent sans apporter le moindre élément nouveau. À contrecœur, le commissaire Bruckmayer s'est résigné à abandonner son enquête. Mais il ne peut s'empêcher de continuer à penser à cet Europe-Express qui vient le narguer deux fois par semaine à Linz avec, derrière ses rideaux tirés, son cortège de débauche et, sans doute aussi, un assassin.

*

Le matin du 30 juin 1976, Franz Ritter, l'adjoint du commissaire principal Heinz Bruckmayer, fait irruption dans le bureau de son patron.

— Commissaire, ça continue !

Le commissaire Bruckmayer, qui est resté très attaché à l'étiquette, ne supporte pas qu'on entre sans frapper quand il travaille. Mais avant qu'il ait pu dire quoi que ce soit, son adjoint poursuit :

— Un appel d'Allemagne. Le meurtrier de l'Europe-Express a remis ça. Exactement la même chose : le corps d'un jeune Yougoslave a été retrouvé le long de la voie, près de Passau.

— Passau ?... Mais c'est la dernière ville allemande avant la frontière ! Nous avons affaire à quelqu'un de très fort, Ritter. Il a pensé à tout.

— Oui, commissaire, sûrement un criminel en série. Deux meurtres dans deux pays différents. Et vous savez qu'on a retrouvé le corps à cinq cents mètres seulement de la frontière autrichienne ?

Le commissaire Bruckmayer tape du poing sur la table, geste très inhabituel chez lui.

— Mettez-moi en rapport avec mes collègues allemands. Je tiens à participer à leur enquête, j'en fais une question personnelle !

La police allemande accepte avec empressement la collaboration d'Heinz Bruckmayer, dont l'expérience dans cette affaire ne peut que lui être précieuse. Mais en arrivant à Passau, le commissaire a une étrange impression : il lui semble assister à l'enquête qu'il a déjà menée lui-même...

La victime s'appelait Slobodan Skolic, vingt-cinq ans, né à Sarajevo et travaillant à Düsseldorf. Il venait de terminer son contrat avec la firme allemande qui l'employait et il rentrait dans son pays avec tout l'argent qu'il avait économisé. Comme le précédent, il avait été drogué et il était mort de sa chute sur la voie.

Dans les locaux de la police de Passau, le commissaire revoit défiler tous ceux qu'il avait interrogés lui-même à Linz : le marchand de revues pornographiques congestionné, le vendeur d'alcool frelaté, les prostituées parmi

lesquelles Gisèle, qui se permet de lui adresser un petit sourire en le reconnaissant au fond de la pièce. Cette fois, ce n'était pas elle qui avait eu la victime comme client, c'était une autre. Mais elle dit exactement la même chose. L'homme avait des billets plein son portefeuille et il les avait montrés à tout le wagon. De nouveau, il est question de hippies et de gens inquiétants dont personne n'a un souvenir bien précis. Les employés du train n'en savent pas plus que la première fois...

Rentré à Linz, le commissaire Bruckmayer est plus découragé que jamais. On tourne en rond. L'assassin ne laisse qu'un seul indice : sa victime. Le reste s'est passé entre les parois métalliques d'un train qui traverse trois pays à cent trente kilomètres à l'heure.

*

Cette fois, pendant plusieurs mois, les policiers allemands et autrichiens unissent leurs efforts pour surveiller l'Europe-Express. Des agents en civil font le trajet dans les deux sens. Des contrôles sont effectués. Pourtant, les résultats sont tout aussi insignifiants que précédemment. On n'arrête que des délinquants sans importance. L'assassin, lui, est introuvable. Il a définitivement renoncé ou alors, il attend.

Après six mois d'efforts, on est bien obligé d'arrêter la surveillance. Tout le monde, et même Heinz Bruckmayer, a fini peu à peu par oublier le double crime de l'Europe-Express.

Aussi, le commissaire reste-t-il muet de saisissement quand, le 3 août 1977, un an après le second meurtre, son adjoint lui annonce, pénétrant une nouvelle fois sans frapper dans son bureau :

— Ça recommence dans l'Europe-Express ! On a retrouvé un troisième corps en Yougoslavie, juste après la frontière autrichienne...

Dans l'esprit du commissaire Bruckmayer, une sorte de cauchemar a surgi brusquement : c'est en Yougoslavie, cette fois ! Jamais il ne s'est trouvé en face d'un cas semblable. C'est un véritable défi à la police. Voilà trois meurtres qui ont eu lieu dans le même endroit, l'Europe-Express, peut-être dans le même compartiment, sur la même banquette, mais qui, pourtant, ont été commis dans trois pays différents et relèvent de trois juridictions différentes ! Décidément, il donnerait cher pour connaître le cerveau qui a mis au point un plan aussi élaboré.

Le commissaire en est là de ses réflexions quand Belgrade appelle. Il se fait passer directement la communication. Au bout du fil, contrairement à toute attente, la voix du policier yougoslave est enjouée.

— Un véritable miracle, commissaire ! Cette fois, nous tenons l'assassin. Le jeune homme retrouvé sur la voie a eu une chance inouïe. Il n'est pas mortellement blessé comme nous l'avons cru tout d'abord. Il a des fractures multiples, il est fortement commotionné et il a été drogué mais il survivra. Dès que son état le permettra, nous l'interrogerons.

Heinz Bruckmayer s'exprime posément malgré l'excitation qu'il ressent.

— Si vous me permettez un conseil, annoncez à la presse que la victime est décédée. Il ne faut pas que l'assassin prenne peur et on doit à tout prix mettre hors d'état de nuire un criminel de cette envergure.

Le policier yougoslave répond aimablement :

— C'est bien ce que nous comptons faire. Dès que nous aurons du nouveau, nous vous tiendrons au courant.

Et, le lendemain après-midi, le commissaire Bruckmayer reçoit un télex de Belgrade. C'est la déposition du blessé de l'Europe-Express.

« Je rentrais à Zagreb pour les vacances. Un homme est entré dans mon compartiment où j'étais seul. C'était un colosse ; il avait l'air à la fois gentil et pas très malin. Il

m'a dit s'appeler Sigmund Platt, être représentant de commerce et habiter Hambourg. Il connaissait bien la Yougoslavie et en particulier Zagreb. Nous avons sympathisé. Je lui ai dit que je retournais dans ma famille et que j'avais fait pas mal d'économies avec mon travail en Allemagne. Il a sorti alors de sa valise une bouteille de schnaps. "J'en ai toujours une pour les amis, m'a-t-il dit ; excusez-moi de ne pas trinquer avec vous, j'ai un ulcère à l'estomac." J'ai bu deux verres et après, je ne me souviens plus de rien... »

Immédiatement, Heinz Bruckmayer téléphone au commissariat central de Hambourg. Son collègue allemand s'apprêtait à l'appeler lui-même. Il jubile.

— C'est fini. Nous venons d'arrêter à l'instant même Sigmund Platt. Et vous ne devinerez pas comment nous l'avons trouvé : tout simplement en cherchant son adresse dans l'annuaire ! Sous son matelas, nous avons découvert les portefeuilles de ses trois victimes. Il n'a fait aucune difficulté pour avouer.

Le commissaire Bruckmayer ne peut cacher sa surprise.

— Sous son matelas ! C'est surprenant de la part d'un assassin aussi machiavélique.

L'interlocuteur du commissaire a un petit rire.

— Vous n'y êtes pas du tout, c'est une brute, et rien d'autre. Il repérait des émigrés qui avaient de l'argent sur eux, il les droguait, il les dépouillait et il les jetait par la fenêtre. C'est tout. Il n'y a pas la moindre trace de calcul dans tout ce qu'il a fait.

— Mais ces trois meurtres dans trois pays différents, juste avant ou après la frontière ?

— Un hasard, cher collègue, un pur hasard ! Quand nous lui en avons fait la remarque, il a ouvert des yeux ronds. Il n'y avait pas songé un seul instant. Il s'était juste débarrassé de ses victimes dès que la drogue avait fait son effet. C'est aussi simple que cela...

Derniers Voyages

Une fois la communication terminée, le commissaire Bruckmayer reste un long moment songeur. En sortant de sa rêverie, il pousse un gros soupir et conclut, à l'attention de son adjoint :

— Décidément, Ritter, il n'y a plus personne de raffiné dans les trains internationaux, pas même les assassins !

UN RENDEZ-VOUS MANQUÉ

En cette année 1963, l'abbé Pierre a cinquante et un ans. Résistant puis député, il s'est fait connaître de toute la France durant l'hiver 1954, avec son fameux appel en faveur des mal-logés. Depuis, il se rend aussi à l'étranger, pour soulager les autres misères.

Toujours aussi actif et infatigable, il a visité pas moins de trente pays, faisant entendre aux puissants sa voix en faveur des humbles. Dans le bureau ovale de la Maison-Blanche, il a dédié son livre, *Les Chiffonniers d'Emmaüs*, au président Eisenhower. En Inde, il a rencontré à la fois le Premier ministre Nehru et mère Teresa, puis il est allé s'incliner sur la tombe du Mahatma Gandhi. Aux membres de l'Institut Nobel d'Oslo, il a réclamé « une armée de lutte contre la misère ». Ayant porté son message aux quatre coins de la planète, il est désormais mondialement connu.

*

Au mois de juillet 1963, il est en Amérique du Sud. Il effectue d'abord un séjour en Argentine. Le voyage est un véritable succès. Il fonde un centre Emmaüs à Buenos Aires et un dispensaire dans le sud du pays.

Étape suivante : l'Uruguay. L'année précédente, un riche industriel a fait don à la communauté Emmaüs du pays de

terres en bordure de l'Atlantique, et des installations y ont été construites pour accueillir les enfants des bidonvilles durant les vacances. C'est à eux que l'abbé Pierre va rendre visite.

Au dernier moment, il se heurte à un problème inattendu. Un brouillard très dense s'est abattu sur les environs, et les communications aériennes entre les deux pays sont interrompues. Il doit donc se rabattre sur le bateau, ce qui ne pose a priori pas de difficulté. Il y a tous les jours un départ de Buenos Aires en direction de Montevideo, la capitale de l'Uruguay.

*

Le fondateur d'Emmaüs embarque le 10 juillet sur le *Ciudad de Asunción*. Il y fait la rencontre d'un autre religieux, lui aussi en mission en Amérique latine, le père Audinet. Tous deux échangent leurs impressions sur le bateau, qui ne paye guère de mine, tout rouillé et bondé qu'il est. On apprendra plus tard qu'il emportait 438 passagers, alors qu'il n'avait même pas la capacité pour 400.

Les deux hommes se plaignent également du froid, qui les surprend l'un comme l'autre. Il faut dire que c'est le plein hiver austral et que les températures sont comparables à celles qui peuvent régner chez nous un mois de janvier.

Le soir ne tarde pas à tomber et tous deux gagnent leur cabine. Avant de se séparer, l'abbé Pierre demande à son compagnon de voyage :

— J'ai du mal à dormir, ces temps-ci. Vous n'auriez pas quelque chose ?

Le père Audinet, lui aussi, a des insomnies et il les soigne avec un somnifère assez puissant, qui a le mérite de le plonger immédiatement dans un sommeil sans rêve. Il en donne deux cachets à l'abbé, sans préciser qu'il n'en

Un rendez-vous manqué

a plus pour lui-même. Tant pis, il ne dormira pas cette nuit !

*

Quatre heures du matin. Dans sa cabine, le père Audinet tourne en rond. Impossible de trouver le sommeil. Il va à son hublot pour contempler les eaux boueuses du Río de la Plata sous le clair de lune, espérant que cette vision monotone va à la longue l'assoupir, quand un grand choc se produit. Les objets de toilette tombent à terre, la porte du placard s'ouvre avec fracas. Le père se rattrape comme il peut à une chaise. Il va ouvrir la porte : de nombreux passagers sont également sortis de leur cabine.

La voix d'un officier se fait entendre :

— Le navire est immobilisé. Votre gilet de sauvetage est sous la couchette. Mettez-le et montez sur le pont !

Le religieux s'exécute, mais il n'oublie pas l'abbé. Avec ce qu'il a pris, il ne s'est sans doute rendu compte de rien. Il faut le réveiller et vite ! Il va tambouriner à sa porte.

— Père, père, levez-vous !

Aucune réponse, à part un grognement indistinct. Il frappe de plus belle, sentant l'angoisse l'envahir. S'il ne parvient pas à le réveiller et si le bateau coule, c'en est fini du fondateur d'Emmaüs. Mais enfin, au bout de cinq minutes interminables, une voix pâteuse s'élève :

— Qu'est-ce que c'est ?

— Le bateau est en difficulté. Il faut mettre votre gilet et monter sur le pont.

Après un temps qui semble incroyablement long, l'abbé Pierre apparaît. Il ressemble à un zombie. Il titube, les yeux mi-clos, tenant son gilet à la main. Il a hâtivement passé sa pèlerine par-dessus son pyjama. Audinet le tire par le bras.

— Venez ! Ne perdons pas de temps. Nous sommes les derniers...

*

Les deux prêtres gagnent le pont. Tous les passagers sont là. Le navire est tellement bondé qu'on se croirait dans le métro à l'heure d'affluence. Mais personne ne panique, l'atmosphère semble même bon enfant. Les gens discutent sans trop d'inquiétude. Le père Audinet se renseigne.

— Qu'est-ce qui s'est passé ?

— Il paraît qu'on a heurté une épave...

Soudain, les lumières se mettent à clignoter, puis s'éteignent toutes en même temps. Il y a des cris, des pleurs d'enfants. Les officiers sortent des torches électriques et tentent de rétablir le calme.

— Ne vous affolez pas ! Regroupez-vous à l'arrière.

Le mouvement s'effectue dans une discipline relative. Mais très vite, c'est le drame. Une fumée grise apparaît, suivie de flammes qui se développent rapidement. La chaudière a pris feu, le bateau va couler !

Il commence à piquer du nez par l'avant. Cette fois, c'est vraiment la bousculade. Les hommes d'équipage tentent de mettre à la mer les canots, mais il n'y en a pas assez pour tout le monde. On assiste à des bagarres féroces. D'autres préfèrent prier. Les deux prêtres sont bousculés, tirés de tous côtés.

— Donnez-moi l'absolution, mon père !...

Ils s'exécutent, tandis que les premiers canots s'éloignent. On jette par-dessus bord tout ce qui flotte : bouées, bancs, caisses, meubles. Les flammes se rapprochent, accompagnées d'un nuage de fumée suffocante. Impossible de tenir dans des conditions. L'abbé Pierre enjambe le bastingage et saute.

*

Il se doutait que l'eau serait glaciale, mais il ne s'attendait pas à un tel choc. Il est si saisi qu'il croit mourir. Il remonte à la surface et aspire une grande bouffée d'air. Il cherche du regard le père Audinet, mais ne l'aperçoit pas.

Un rendez-vous manqué

En revanche, des dizaines et des dizaines de passagers gesticulent autour de lui et se démènent dans de grandes gerbes d'eau. Il lutte lui aussi pour s'éloigner, mais s'épuise rapidement. Son pyjama et sa pèlerine, gorgés d'eau, pèsent des tonnes. Le fuel qui s'échappe de l'épave se répand à la surface, formant un mélange gluant à l'odeur insupportable.

Une dizaine de personnes agrippées à un grand coffre en bois lui font signe de les rejoindre. Il réunit ses forces pour se diriger vers eux et réussit à s'accrocher. Pour faire face à l'adversité, ses compagnons choisissent de plaisanter. Un jeune homme s'écrie :

— On dirait que nous sommes autour d'une table !

Les autres se mettent à rire. L'abbé admire ce détachement dans une situation aussi dramatique, mais il en est, pour sa part, incapable. L'eau est de plus en plus glaciale, la tête lui tourne... Il se retrouve tenu fermement par un des autres naufragés.

— Que s'est-il passé ?

— Vous vous êtes évanoui. Vous avez lâché prise et je vous ai rattrapé. Tâchez de rester conscient...

Rester conscient, l'abbé aimerait bien, malheureusement il sait que c'est au-dessus de ses forces. Il se sent glisser, au propre comme au figuré, et perd la notion de ce qui l'entoure.

*

Il reprend conscience dans un endroit clos. L'atmosphère est étouffante. L'obscurité qui règne, une sorte de pénombre gris foncé, a quelque chose d'angoissant. Il se sent opprimé par une masse qui l'empêche de bouger et écrase tout son corps. Il remue la tête de droite à gauche, il tente de faire des gestes maladroits des mains. C'est alors qu'il entend une voix :

— Par ici ! Il y en a un qui bouge !

En quelques secondes, il se retrouve à l'air libre. Il comprend qu'il était étendu sous une bâche. Un marin se tient debout au-dessus de lui.

— Où suis-je ?

— Vous ne vous souvenez de rien ?

— Non...

— Le *Ciudad de Asunción* a coulé. Vous êtes à bord de notre navire. Dès que nous avons entendu le signal de détresse, nous avons fait route dans votre direction. Nous vous avons repêché.

— Il y a des victimes ?

Le marin ne répond pas. Il détourne la tête d'un air gêné.

Réunissant ses forces, l'abbé se dresse sur les coudes et découvre un spectacle de cauchemar. Tout autour de lui, sont allongées des formes recouvertes également de bâches : des morts. Il était au milieu de morts !

— Il y en a beaucoup ?

— Plus de vingt et il y en aura d'autres. Les recherches ne sont pas terminées... Nous avons cru que vous étiez mort. Vous étiez soutenu par votre gilet de sauvetage. Vous ne bougiez plus...

*

Une fois remis et habillé sommairement d'un bleu de travail, l'abbé Pierre parcourt le navire sur lequel il se trouve, un escorteur de la marine uruguayenne, qui a recueilli la plupart des rescapés. Il retrouve le père Audinet, sain et sauf lui aussi. L'accident a fait 28 victimes, dont plusieurs enfants.

Interrogé peu auparavant sur ce que représentait la mort pour lui, il avait répondu :

— La mort, mais c'est comme un rendez-vous long-temps retardé avec un vieil ami !

Un rendez-vous manqué

Il s'en est fallu de peu, mais le naufrage du *Ciudad de Asunción* a été, pour l'abbé Pierre, un rendez-vous manqué. En ce mois de juillet 1963, il avait encore quarante-quatre ans à vivre. Pour le plus grand bien des pauvres gens du monde entier.

VOYAGE EN ENFER

— Papa, dépêche-toi, on va être en retard !

Nous sommes le 11 novembre 2000, dans l'élégante station autrichienne de Kaprun, dominée par la silhouette du mont Kitzsteinhorn, 3 203 mètres. Werner Hoffmann, trente-neuf ans, et sa fille Carlotta, douze ans, y passent la fin de la semaine. Werner Hoffmann est divorcé, il a sa fille un week-end sur deux. C'est à la demande de Carlotta qu'ils sont venus ici. Une démonstration internationale de snowboard, discipline que la petite fille est en train d'apprendre et qui la passionne, a lieu dans la station.

Voilà pourquoi Carlotta est si fébrile. Pour rien au monde, elle ne voudrait manquer cet événement. Il y aura toutes sortes de spécialistes, dont Sandra Schmitt, l'Allemande championne du monde junior. Elle répète avec plus d'insistance :

— Papa, dépêche-toi !

M. Hoffmann est loin d'être aussi pressé. Il est là pour faire plaisir à sa fille, mais la neige n'est pas sa passion. En revanche, les boutiques à la mode ne manquent pas à Kaprun et il ne peut s'empêcher de jeter un œil aux vitrines chaque fois qu'il en croise une... Il finit par s'arracher à la contemplation de la devanture d'une chemiserie et presse le pas en direction de la gare du funiculaire qui doit les mener en haut des pistes.

Derniers Voyages

Cet engin aux allures futuristes fait la fierté de Kaprun. Il est carrossé par Porsche, ce qui est tout dire ! Mais il ressemble en fait plus à un métro qu'à un funiculaire. Il est composé de trois wagons et effectue la plupart de son trajet dans un tunnel. Celui-ci représente 3 300 mètres sur les 4 000 mètres du parcours total, qui amène les voyageurs de l'altitude de 900 mètres, celle de la station, à 2 450 mètres sur les pistes...

Les Hoffmann père et fille arrivent à la gare. Il y a la queue au guichet. Cette affluence est due sans nul doute à la démonstration de snowboard qui a attiré la foule. Il faut espérer qu'il ne sera pas trop tard et qu'ils auront une place !

Une fois leurs billets achetés, ils ont juste le temps de courir sur le quai et de monter par la dernière porte du dernier wagon.

En cette matinée du 11 novembre, le funiculaire de Kaprun a des allures de transport urbain à l'heure de pointe. Dans les trois voitures ont pris place 167 personnes exactement, la capacité maximum de la rame. Skieurs et skieuses s'écrasent, dans une atmosphère malgré tout bon enfant.

Les portes automatiques se referment silencieusement et le funiculaire se met en marche, conduisant ses occupants vers un destin qu'ils ignorent. Si M. Hoffmann n'avait pas flâné devant les vitrines, tout aurait été différent. La vie est parfois faite d'impondérables. La mort aussi.

*

Le fait d'être arrivés les derniers a, dans l'immédiat, pour eux, un avantage appréciable. Ils sont contre la paroi en plexiglas et ils ont tout le loisir d'admirer le panorama. Dans la première partie de son trajet, pendant 700 mètres environ, le funiculaire grimpe sur une rampe métallique qui domine la station. La vue est magnifique, surtout

lorsqu'il fait un temps radieux, comme c'est le cas ce jour-là... Le père et la fille n'en finissent pas d'admirer les toits pentus couverts de neige qui font penser à un décor de Noël.

— Tu as vu le clocher ?

— Et là, cet oiseau : tu crois que c'est un aigle ?...

Ils continuent un moment à s'extasier, mais tout à une fin, le funiculaire s'engouffre dans le tunnel, qu'il ne va plus quitter. Une triste lumière jaunâtre remplace le rayonnement du soleil. La promiscuité, à laquelle ils ne faisaient pas attention il y a un instant, leur devient subitement pénible. Heureusement tout cela ne va pas durer longtemps... C'est alors qu'un des passagers lance :

— Il y a de la fumée quelque part !

Personne ne fait écho à sa remarque. Il insiste pourtant :

— Je vous assure, il y a de la fumée !

Au même moment, une petite fille pousse un cri.

— Ça brûle par terre !

Cette fois, il n'y a aucun doute possible : des flammes sortent du plancher, tandis qu'une fumée âcre commence à s'élever. Le funiculaire a fait environ 500 mètres dans le tunnel... D'autres exclamations se font entendre, au milieu des premiers cris de panique.

— Il faut prévenir le conducteur !

— Où est l'alarme ?

— Il faut appeler d'un portable !

Mais il n'y a pas d'alarme visible. Quant aux portables, ils sont inutilisables : le réseau ne passe pas dans le tunnel. Werner, Carlotta et les autres passagers sont livrés à eux-mêmes, serrés comme des sardines dans un endroit exigu où un incendie vient de se déclencher.

*

Il n'y a effectivement pas d'alarme pour appeler le conducteur, mais cela n'empêche pas ce dernier de se rendre

compte du drame. Il aperçoit des flammes dans son rétroviseur et appelle aussitôt la gare d'arrivée.

— L'arrière du funiculaire est en feu !

À la station terminale, on ne s'affole pas. On lui fait appliquer les directives prévues en pareil cas.

— Arrêtez le véhicule et ouvrez les portes.

Malheureusement, à cet instant précis, l'électricité se coupe, ce qui rend impossible l'ouverture automatique. Le conducteur l'annonce à son interlocuteur et conclut :

— Je vais ouvrir les portes à la main.

Mais il ne pourra en ouvrir aucune, il vient de prononcer ses dernières paroles. Selon toute vraisemblance, il est mort dans les minutes, voire les secondes qui ont suivi, au moment où il est sorti de sa cabine et où il a respiré les gaz mortels qui ont envahi le tunnel...

*

Dans le dernier wagon, c'est la panique. Tout le monde crie, tout le monde se bouscule et certains ont peut-être déjà péri étouffés. Les passagers s'acharnent contre les portes, qui refusent obstinément de s'ouvrir. Werner et sa fille, quant à eux, suffoquent, écrasés contre la vitre de plexiglas. C'est alors qu'un homme derrière eux a l'idée d'essayer de la casser avec son bâton de ski. D'autres l'imitent, et une brèche finit par s'ouvrir. Werner Hoffmann y précipite sa fille et il sort peu après, en compagnie de plusieurs passagers.

Dehors, on se croirait au milieu de l'enfer. Il fait une chaleur épouvantable. Il règne partout une fumée âcre et noire et un mur de flammes barre le tunnel en direction de la descente. Werner Hoffmann appelle :

— Carlotta ! Carlotta !

Personne ne répond. Est-elle morte, comme ces hommes et ces femmes qu'il voit s'effondrer autour de lui ou comme ceux qui sont restés dans le wagon qui vient de

s'embraser ? Non, quelqu'un tousse près de lui. C'est elle. Il n'a pas reconnu sa voix, il a reconnu sa toux. Il lui prend la main. Elle est vivante, mais pour combien de temps le sont-ils encore tous les deux ?

Werner Hoffmann doit agir immédiatement, sinon, ils sont perdus. Il y a deux solutions : se diriger vers le haut, où on ne voit rien à cause de la fumée, ou aller vers le bas et le mur de flammes. Sans savoir pourquoi, Werner Hoffmann choisit la seconde solution. Il s'élançe, tenant toujours Carlotta par la main.

Le contact de la fournaise est à la limite de l'insoutenable. Il croit qu'il va mourir, mais il tient bon. Il franchit les flammes, qui n'étaient, en fait, qu'un mince rideau. Il fait encore quelques centaines de mètres, tirant Carlotta derrière lui et ils se retrouvent tous deux à l'air libre, sur la rampe qui descend jusqu'à Kaprun. Ils sont sauvés !

Werner Hoffmann apprendra plus tard par les sauveteurs qu'il avait pris sans le savoir la bonne décision. Le danger le plus grand n'était pas le plus visible, ce n'étaient pas les flammes pourtant impressionnantes, c'étaient les fumées toxiques, mortelles à brève échéance.

C'est également la raison pour laquelle les survivants se trouvaient tous dans le troisième wagon. Certes, c'est là qu'a pris le feu, mais encore une fois, les flammes étaient moins dangereuses que la fumée, qui est montée vers les deux premières voitures, ne laissant aucune chance à ses occupants. Le retard qu'a pris M. Hoffmann lui a sauvé la vie, ainsi qu'à sa fille.

*

Le bilan est impossible à établir sur le moment, mais il est évident qu'il est effrayant. Les drapeaux sont mis en berne dans toute l'Autriche, où un deuil national de deux jours est décrété pour « la pire catastrophe de mémoire

Composition et mise en page



N° édition : L.01ELKN000456.N001
Dépôt légal : mai 2013