



MICHEL  
**MOUTOT**  
Ciel d'acier

GRANDS ROMANS

POINTS

## Prix du Meilleur Roman des lecteurs de POINTS

Ce roman fait partie de la sélection 2016 du  
**Prix du Meilleur Roman  
des lecteurs de POINTS!**

D'août 2015 à juin 2016, un jury composé de 40 lecteurs et de 20 libraires, sous la présidence de l'écrivain Philippe Delerm, recevra à domicile 10 romans récemment publiés par les éditions Points et votera pour élire le meilleur d'entre eux.

*Mudwoman*, de la romancière américaine Joyce Carol Oates, a remporté le prix en 2015.

Pour tout savoir sur les livres sélectionnés, donner votre avis sur ce livre et partager vos coups de cœur avec d'autres passionnés, rendez-vous sur :

[www.prixdumeilleurroman.com](http://www.prixdumeilleurroman.com)



Michel Moutot est reporter à l'Agence France Presse, spécialiste des questions de terrorisme international. Lauréat du prix Albert-Londres en 1999, correspondant à New York en 2001, il reçoit le prix Louis-Hachette pour sa couverture des attentats du 11 Septembre.

*Ciel d'acier* est son premier roman.

DU MÊME AUTEUR

Aventurier des glaces

*(avec Nicolas Dubreuil)*

*La Martinière, 2012*

*et « Points », n° P3358*

Michel Moutot

CIEL D'ACIER

R O M A N

*Arléa*

TEXTE INTÉGRAL

ISBN 978-2-7578-5971-1  
(ISBN 978-2-36308-071-4, 1<sup>re</sup> publication)

© Arléa, 2015

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

*À Sophie, Pierre et Félix.  
À mon père. Le voici, enfin.*

*Dear my love, you know, you had a father :  
let your son say so.*

SHAKESPEARE, *Sonnet XIII*

## New York City

*12 septembre 2001*

La sueur me brûle les yeux. Je ne supporte plus ces lunettes de soudeur, ce masque, j'étouffe. Mais si je les enlève Dieu sait ce que je vais avaler. Cette poussière, ces fumées sont toxiques. Elles étaient farcies d'amiante et de saloperies ces tours. Mon oncle disait que les structures d'acier étaient recouvertes de flocage et de peinture au plomb. Il y avait des cabinets de dentistes dans les étages, des stocks de produits chimiques dans les sous-sols du World Trade Center, le gaz fréon des climatiseurs géants, le kérosène des avions. On respire du poison.

Mais s'il y a des survivants dans ce magma, ce mikado d'enfer, c'est le seul moyen de les trouver. Découper l'acier, sectionner les poutres, ouvrir des passages, faire des voies, des tunnels pour avancer, explorer les cavités, peut-être des refuges. Encore cinq minutes. Cinq minutes et j'aurai fini de brûler cette section de métal. Je pourrai accrocher le câble et la grue la soulèvera. Attention aux éboulements. Où est le crochet ?

Les fumées s'épaississent, l'odeur est atroce, je vois à peine mes mains. Les rampes d'éclairages lèvent un halo de poussière lumineuse. La poutre sur laquelle je suis en équilibre tremble, elle est chaude, je sens la chaleur à travers mes chaussures, les semelles fondent. Il faut bouger de là. Andy devrait être sur ma droite mais dans ce brouillard je ne le vois plus. Je l'entends. Le souffle

du chalumeau, là derrière, les étincelles, ce doit être lui. Merde ! La flamme de ma torche à découper faiblit... Plus d'oxygène !... Bon, j'enlève le masque. Le ciel pâlit sur l'Hudson, c'est bientôt l'aube.

Hier matin, je suis arrivé tôt sur le chantier d'un hôtel à la pointe sud de Manhattan. Pour nous, les *ironworkers* – les Québécois disent monteurs d'acier –, qui connectons entre elles les structures des gratte-ciel, le travail était presque terminé. Quelques poutres à boulonner et souder, les dernières, tout en haut, et, dans une semaine, ce devait être la cérémonie d'achèvement du squelette de l'immeuble, le *topping-out*. Un autre gratte-ciel sur la ligne d'horizon à Manhattan.

Et sur celui-ci, comme sur tous les géants de la ville, nous sommes là. Indiens mohawks : Canadiens ou Américains, descendus de nos réserves près de Montréal ou sur la frontière avec les États-Unis. New York est monté à l'assaut du ciel grâce à la sueur et au sang de nos pères. Pas un chantier en hauteur, pas un pont métallique ou un grand building sans que ne résonnent, là-haut, ordres, consignes ou jurons dans notre langue. Pour leur bravoure, leur expérience, leur fiabilité, les charpentiers du fer mohawks sont réputés dans toute l'Amérique du Nord et au-delà.

À quarante-trois ans je suis la sixième génération de monteurs d'acier. Je m'appelle John LaLiberté, dit Cat. Mon vrai nom : *O-ron-ia-ke-te*, « Il porte le ciel ».

Aussi loin que je me souviens, j'ai voulu marcher sur les pas de mes ancêtres, en équilibre sur des poutres de trente centimètres de large au-dessus des grandes villes. C'est pour ça qu'on nous surnomme *skywalkers*, « marcheurs de ciel ». Mon père était Jack LaLiberté, surnommé Tool. Il est mort en novembre 1970, le seul charpentier du fer à avoir perdu la vie en construisant les tours jumelles du World Trade Center. Je dois être à quelques mètres de l'endroit où il est tombé.

À 08 h 45 nous étions assis, Andy et moi, sur une plateforme de bois au trente-cinquième étage. Andy les pieds dans le vide, moi sur une caisse un peu en retrait. La légende veut que nous n'ayons pas le vertige ; pour moi, c'est un peu plus compliqué. L'apprenti était descendu chercher les cafés pour la première pause de la matinée. Grand soleil, petite brise, pas un nuage, belle journée de fin d'été. En me penchant sur la droite, je pouvais voir le port jusqu'au New Jersey, la statue de la Liberté, les piliers du pont de Verrazano sur lequel mon oncle Joe a laissé deux doigts de la main gauche.

Nous avons entendu derrière nous un ronflement lointain qui s'est vite rapproché. Le Boeing est passé en rugissant au-dessus de nos têtes. Si près, si bas, que j'ai pu lire son immatriculation, voir les rivets sur les ailes, les hublots, presque les visages à l'intérieur, le logo American Airlines. Nous nous sommes regardés, bouche bée, et nous avons tourné la tête pour le voir s'encaster dans la tour Nord du World Trade Center ; d'un coup, avalé par la façade de verre, disparu à l'intérieur. Une scène de film, un effet spécial. Presque pas de flammes. Juste, penchée sur la gauche, la silhouette de l'appareil découpée dans le haut de l'immeuble. Les ailes bien visibles, comme dans une bande dessinée. «Andy, on reste pas là. Toi, pose ces cafés. Venez.»

Les ascenseurs de chantier, à l'extérieur de l'immeuble, sont pris d'assaut. Les ouvriers, ahuris, ont lâché les outils. Personne ne sait pourquoi, mais cet accident est si étrange, si énorme, qu'il n'est pas question de regarder la tour fumer, à cinq cents mètres, ni de travailler comme si rien ne s'était passé.

Bousculade dans les escaliers, jurons, cris, vingt-cinq étages : nous sommes sur le trottoir. Deux engins de pompiers dévalent en trombe la rue Greenwich, d'autres sirènes descendent la voie rapide le long de l'Hudson. Eddie Falcone, le chef de chantier : «Ne restez pas au

milieu ! Laissez passer ! La moitié des camions rouges de New York va rappliquer... OK, une heure de pause. Mais personne ne se tire, hein ! Ils vont éteindre ça. Ensuite on reprend le boulot. Et vous me rattraperez le temps perdu. L'acier qui devait être connecté aujourd'hui le sera avant ce soir ! »

Nous avons enlevé les casques de chantier, les avons accrochés aux mousquetons des ceintures. Les mains sur les hanches, têtes en l'air, par petits groupes. « Pas possible que le pilote se soit planté, même s'il a eu un malaise ou une crise cardiaque... Ils sont toujours deux dans les cockpits, non ? Comment peux-tu te payer une tour avec toute la place qu'il y a autour ? Il ne l'a pas vue ? »

Je compte les étages qui séparent le point d'impact du sommet. Une dizaine. L'incendie est bien visible maintenant. Le kérosène en feu s'est sans doute répandu comme du napalm dans les bureaux, sur les meubles, les réserves de papier. Un panache de fumée monte de la cicatrice géante. Nom de Dieu ! Ces petites choses qui bougent, là, au bord du gouffre, ce sont des gens ! Un homme en chemise blanche, une femme en robe sombre. Comment vont-ils sortir de là ?

Le quartier résonne de sirènes. Les pompiers arrivent, garent les camions à l'ombre des tours, sur l'esplanade. Comment éteint-on un incendie si haut dans un gratte-ciel ? L'avion a dû tout détruire sur son passage, le système d'arroseurs automatiques n'a pas pu résister. Où vont-ils trouver de l'eau ? Je ne crois pas qu'il y avait des réservoirs au sommet des *twin towers*. Mon oncle m'en aurait parlé, il a passé des années à les construire. Comme chaque Mohawk de mon âge, j'ai grandi bercé par l'histoire de l'édification des tours jumelles, la signature, la fierté d'une génération d'*ironworkers*.

Sans baisser les yeux je marche jusqu'à la cantine à roulettes d' Afzal, mon copain pakistanais. Trois mois

que, debout dix heures par jour devant sa remorque en inox, il nous sert son café trop cuit dans des tasses en carton bleu décorées de motifs grecs. Lui aussi fixe la tour, sert à peine les clients qui ont tous le nez en l'air. « Pas croyable un truc pareil ! » Je verse le lait, le sucre, en regardant à peine ce que je fais, touille avec la cuillère en plastique quand soudain la tour Sud explose.

La boule de feu grossit, avale plusieurs étages, catapulte dans le ciel des nuages de papier et des morceaux de métal gros comme des voitures. Autour de moi les gens pleurent, hurlent, jurent, se sauvent en courant. Que s'est-il passé ? Les flammes de la tour Nord ont provoqué ça ? Comment est-ce possible ?

D'où je suis je n'ai pas vu le deuxième Boeing. Un homme crie : « C'est un avion, un autre avion ! Mon Dieu, on nous attaque ! C'est la guerre ! Fuyez ! Fuyez ! »

Je jette le gobelet de café, cherche Andy : au milieu de la rue, il a pris l'apprenti par les épaules et marche à reculons, tête en l'air, bouche ouverte, vers le portail du chantier. Des cathédrales de fumée s'échappent des deux immeubles. Le long des palissades, des dizaines d'*ironworkers*, d'ouvriers, de charpentiers se serrent les uns contre les autres comme pour se rassurer. Ils appellent leurs familles : « Allume la télé, vite. Rappelle-moi s'ils expliquent ce qui se passe. »

Eddie Falcone raccroche son téléphone, met ses mains en porte-voix : « C'est bon, tout le monde se tire. La journée est terminée. Ne restez pas là, on ne peut pas bosser dans ces conditions. Rentrez chez vous, rendez-vous demain matin... peut-être ! Va savoir combien de temps il leur faudra pour éteindre ce merdier. »

Nous posons outils et casques au vestiaire, changeons de chaussures. Dans les rues, des groupes de badauds, immobiles sur la chaussée, ne s'écartent que pour laisser passer pompiers, policiers ou ambulances. Plus de trafic civil, les accès doivent être fermés.

Pas question de rentrer à Brooklyn. Je veux voir comment ils vont s'y prendre pour attaquer deux incendies pareils. Peut-être des hélicoptères... Les policiers garent, en faisant crisser les pneus, leurs voitures en travers des carrefours, posent des barrières de bois, demandent aux piétons d'évacuer.

Avec une autre équipe de Mohawks nous marchons deux pâtés de maisons, vers l'hôtel de ville, et entrons dans le Highlands Sports Bar. C'est là que nous nous retrouvons, les après-midi après le boulot, pour boire des bières et commenter la journée avant de rentrer à Brooklyn. Depuis le début du chantier, le patron a compris qu'il ferait de meilleures affaires s'il proposait la Boréale de Montréal, qu'il sert à la pression. Le comptoir est vide, la salle aussi, les huit écrans de télé diffusent CNN et New York One. Plans fixes sur les tours en feu, images aériennes, travellings sur les camions de pompiers. On parle d'une attaque sur le Pentagone, d'un autre avion détourné, de l'ordre donné à tous les appareils dans le ciel américain de se poser d'urgence. Combien y en a-t-il encore aux mains de pirates, potentiels missiles ? Quelles pourraient être les cibles ? La Maison-Blanche ? Le Capitole ? La CIA ? Le siège de l'ONU, ici ?

Même filmés de loin, on distingue maintenant de petits points noirs qui se jettent dans le vide. Ils sautent ? L'apprenti, qui était retourné au chantier chercher des clefs oubliées dans son casier, entre en courant dans le bar, blême : « Ils sautent, les gens sautent des tours ! Je les ai vus, c'est affreux ! Il y a un qui était en feu. Quand ils s'écrasent au sol, ça fait un bruit atroce. »

Le présentateur confirme que des dizaines de personnes se jettent dans le vide pour échapper aux flammes, mais que sa chaîne ne diffusera pas ces images en gros plans. Rick, le patron du bar, ne sait pas s'il doit fermer ou rester ouvert, incapable, comme nous, de lâcher les écrans des yeux. « Le feu, il n'y a rien de pire pour un

gratte-ciel», dit Andy qui a passé, quand il était jeune, des mois à enduire des structures métalliques de revêtements ignifugés. « À une certaine température, plus rien ne résiste. L'acier fond. Et au-delà d'une certaine hauteur, sans eau, les pompiers ne peuvent rien faire. Si des poutres porteuses ramollissent et lâchent, avec le poids qu'il y a au-dessus, tout s'écroule. Moi, je vous le dis, elles vont tomber.

– C'est pas possible ! Les ingénieurs ont dû prévoir le feu en construisant ces tours, non ?

– Elles vont tomber, je te dis. »

Certains décident de rentrer à Brooklyn. Pas moi. Le World Trade Center, il est un peu à moi, à ma famille. Mon père y a perdu la vie ; un oncle, des cousins ont construit ces tours. Des dizaines de Mohawks y ont passé des années. C'était le plus grand, le plus beau chantier des années 1970. « Ici, tout le monde vit à l'ombre des *twin towers* », avait coutume de dire un frère de ma mère, représentant, dans sa réserve sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, du syndicat des monteurs d'acier. Quand leurs longues silhouettes apparaissaient dans un film ou une émission, ma mère disait : « Regarde les tours de ton père. »

Quand j'étais gamin, elle m'emmenait lorsque nous descendions à New York prendre le petit déjeuner à Windows on the World, le restaurant panoramique du cent sixième étage. Le nez collé aux baies, je regardais le trafic dans le port, les ferries de Staten Island, le soleil au-dessus de Jersey City, les voitures, comme des fourmis sur la West Side Highway. J'étais pilote à la barre d'un cargo géant, l'île de Manhattan. Par grand vent, on les sentait bouger, doucement osciller.

Je ne peux pas rentrer chez moi à Bay Ridge, allumer la télé et ne rien faire. Je retourne sur Greenwich Street. Andy, qui a changé d'avis à mi-chemin de la station de métro, me rejoint. Au barrage de flics, nous sortons

les cartes du syndicat, expliquons que nous devons en vitesse retourner sur le chantier. «OK, faites gaffe.» Depuis le petit parc, à un angle de rue sur Broadway, je vois les tours cernées de gyrophares. La fumée est plus dense, plus sombre. Nous apercevons les flammes ardentes, rouges, intenses. La couleur de la flamme de nos chalumeaux quand elle est à la bonne température pour commencer à découper.

Soudain, le sommet de la tour Sud tremble, oscille, puis, comme un boxeur saoulé de coups qui plie les genoux, elle s'affaisse. Les étages supérieurs d'abord, qui s'empilent les uns sur les autres ; le poids des vingt-cinq étages au-dessus du brasier emporte tout, en cascade, comme un accordéon qu'on ferme. En dix secondes il ne reste de l'immeuble que son fantôme de poussière dans le ciel. La nuée se rue vers nous, énormes volutes grises qui sèment la panique. Je n'en crois pas mes yeux. Je n'ai vu ça qu'au cinéma. Les gens crient, jurent, fuient en courant. Certains s'arrêtent, se retournent, repartent, le visage déformé par l'effroi. Je reste assez loin, mais je suis le mouvement, reflue avec la foule vers le nord sans savoir où elle m'entraîne.

Une demi-heure plus tard, la tour jumelle s'effondre dans le même roulement de tonnerre, la même explosion de cendres et de béton qui obscurcit le ciel, avale la pointe de l'île, mange les eaux du port, recouvre tout sur son passage, dévore les trottoirs, terrifie les piétons. Je me retourne et vois l'avenue disparaître dans le nuage. J'ai perdu Andy. Accrochée à un lampadaire, comme pour ne pas glisser sur le sol, une jeune fille tremble de tous ses membres. Deux femmes en tailleur lui posent les mains sur les épaules, tentent de lui parler. Hoquetant, bouche ouverte, elle ne dit rien, tombe à genoux. Les larmes creusent des sillons dans la couche grise qui recouvre ses joues. À un feu rouge, le conducteur d'un pickup tente de dissuader quatre jeunes gens de sauter

sur sa plateforme arrière. Il renonce, leur demande où ils vont, démarre. Une femme sort en courant d'une station de métro, hurle : « On a trouvé trois bombes dans une école du Bronx ! Des bombes ! »

Un homme crie : « Oh mon Dieu, mes enfants ! », et il part en courant, zigzaguant entre les voitures.

Je marche vers l'est, vers le pont de Brooklyn. Nous sommes des milliers, hagards, silencieux, rapides, sur les trottoirs et la chaussée. Certains, couverts de poussière, ressemblent à des spectres blancs. On leur tend des bouteilles d'eau pour boire et se laver les yeux. La passerelle disparaît sous une marée humaine. Je ne les suis pas. Je sais où aller : le hall du syndicat des monteurs d'aciers. *New York Ironworkers, Local 40*. Quand la tour Sud s'est effondrée, j'ai compris. Dans la ville, nous sommes des centaines de charpentiers de fer à avoir compris.

Le World Trade Center, c'était un squelette de milliers de tonnes de métal. Je ne sais pas ce qu'il en reste, mais je sais que, pour avancer dans les décombres à la recherche des survivants, pompiers et secouristes vont avoir besoin de nous. Car, si depuis plus d'un siècle nous édifions ponts et gratte-ciel, nous construisons l'Amérique, c'est aussi nous qui les démontons, les découpons. Quand ils doivent disparaître pour faire place à autre chose dans une ville et un pays qui se réinventent sans cesse, les règlements prescrivent que c'est à nous, monteurs d'acier, qu'il faut faire appel. Dans les cités américaines ou canadiennes, pas question de faire sauter des tours à l'explosif. C'est au chalumeau et à la torche à plasma que nous sectionnons l'acier en tronçons que les grues déposent sur des camions. C'est un travail dur et dangereux ; plus difficile et plus pénible, à cause des décombres, de la saleté, que d'assembler des poutres neuves. Monteurs, mais aussi démonteurs d'acier.

Je tente d'appeler le syndicat : plus de lignes, les réseaux doivent être saturés. Au coin d'une rue, à l'entrée

de Chinatown, un taxi qui s'est arrêté pour acheter à boire reste paralysé, fasciné par l'écran de télé de l'épicerie. «Vous me conduiriez sur la 15<sup>e</sup>?»

Nous filons en silence dans les rues livrées aux piétons, qui s'écartent sur notre passage. À certains carrefours, comme ceux menant à l'immeuble des Nations unies, des camions-bennes remplis de sable garés en travers de la chaussée barrent le passage à d'éventuelles voitures-béliers. Il faut faire un détour. À l'angle des rues, les passants se regroupent autour de postes de radio posés sur les capots des voitures. Certains ont installé des téléviseurs sur des distributeurs de journaux, sur le trottoir.

Le taxi me laisse au coin de la 6<sup>e</sup> avenue, refuse mon billet. Devant le local syndical ils sont déjà là, en tenue de travail, casque à la ceinture, gants dans la poche arrière. Des voitures conduites par des femmes s'arrêtent et déposent d'autres volontaires. À l'intérieur du hall, la cohue empêche d'approcher des téléviseurs. On se tape sur l'épaule. Pas besoin de parler. Andy a eu la même idée, il est là, me fait signe. Il y a quelques Mohawks, des amis, un lointain cousin que je n'ai pas vu depuis des années – nos familles sont fâchées pour une vieille querelle de terrain, là-haut, dans la réserve. Aujourd'hui je le salue.

Le *business agent*, responsable local, a été contacté par les pompiers : il faut constituer des équipes et se tenir prêts. Sur un bloc de papier jaune, il aligne des noms. Trois pickups sont garés devant la porte, chargés de bouteilles d'oxygène-acétylène, chalumeaux, torches à plasma et caisses à outils. Il y a déjà trop de volontaires, on demande aux derniers arrivés de revenir le lendemain. «Ne vous inquiétez pas, un truc pareil il y en a pour des mois...»

La nuit est tombée quand deux camions bâchés de la Garde nationale arrivent. «On vous conduit sur la 38<sup>e</sup>

et West Side Highway. Le matériel est en route. De là, vous descendrez au World Trade Center.» Nous sautons à l'arrière, descendons à pleine vitesse les avenues désertes. Sur d'anciens quais de la rivière Hudson, le NYPD et le FBI installent des bureaux provisoires dans des caravanes. Cinq kilomètres au nord de ce qu'on appellera bientôt Ground Zero, des centaines de voitures, de camions portant les sigles de toutes les agences locales et fédérales sont garés sur les terre-pleins, les trottoirs, les parkings.

Des rampes d'éclairages géantes, pour chantiers et stades, sont remorquées par dizaines. Les soldats en treillis et casques, fusil automatique à l'épaule, posent des barrières. Des milliers d'uniformes et de civils se croisent en tous sens. Certains sont affairés. D'autres, plus nombreux, tournent en rond, commentent le cataclysme, s'agglutinent devant les écrans, colportent des rumeurs, racontent leur journée au téléphone. S'engueulent, crient des ordres contradictoires, rigoleraient presque mais se retiennent, partent pour chercher du matériel dont personne ne sait à quoi il servira; reviennent les mains vides.

Le grondement rauque d'avions à réaction déchire l'air du soir. Deux points lumineux fusent au-dessus de nos têtes, des jets de l'armée. «Nom de Dieu, j'espère que ce sont bien les nôtres...», murmure un policier.

Nous patientons, en rang devant la remorque du FBI où l'on prend nos noms avant de nous tendre un badge marqué *City of New York – World Trade Center Emergency*. Il faut encore attendre, assis par terre ou sur des caisses. On distribue des sandwiches, des bouteilles. Je quitte le groupe, marche sur la berge, vers le sud, en direction du nuage. Aux premiers policiers qui m'arrêtent je montre le badge, mon casque. «Je suis *ironworker*. Ils ont besoin de nous, là-bas.

– OK mon pote, fais gaffe.»

Un pickup s'arrête, je saute à l'arrière. Sur Canal Street, dernier barrage, nous n'irons pas plus loin. Il faut continuer à pied. À partir d'ici, la chaussée, les trottoirs, les voitures, les arbustes, les lampadaires, les panneaux, les poubelles, tout disparaît sous dix centimètres de cendres grises, fines comme du talc. Un paysage d'hiver nucléaire, un film de science-fiction. Un Pompéi moderne. Comme les jours de neige sur New York, la rumeur de la ville a disparu. Le silence est si profond qu'il bourdonne dans mes oreilles. Je n'entends pas le bruit de mes pas ; le mélange de poussière, de cendres, de feuilles de papier et de béton pulvérisé étouffe tout. Sur un pare-brise un doigt a écrit : « Bombardez le Moyen-Orient. » Plus loin : « Vengeance ! » Et « Tuez tous les musulmans » ou « Nous n'avons pas peur. »

Nous marchons à quatre de front, en silence. Je m'accroche à l'idée que je vais pouvoir faire quelque chose, que le matériel, les chalumeaux arrivent. Sauver des vies, peut-être. En tout cas, devenir acteur, ne pas rester spectateur de ce cataclysme incompréhensible. Qui peut nous haïr à ce point ? Je me souviens de la bombe, placée en 1993 dans un parking souterrain du World Trade Center, qui avait fait quelques morts et des centaines de blessés à cause des éclats de verre. Je n'ai jamais compris qui avait fait ça ni pourquoi. Ce sont les mêmes ?

Assis sur une bouche d'incendie, la tête dans les mains, un pompier sanglote, tremble comme une feuille. Sa tenue disparaît sous trois centimètres de poussière, ses cheveux lui font comme un casque blanc. Un des hommes qui m'accompagnent lui tend une bouteille d'eau. Il la prend sans nous regarder et, sans un mot, la vide sur son visage, boit les dernières gouttes. Nous croisons un policier, fantôme pâle. Il marche à petits pas d'automate, bras ballants, les yeux dans le vide, traînant

les pieds. Ne répond pas à nos questions. Partout, des chaussures, surtout de femmes, hauts talons abandonnés pour courir plus vite.

Un homme bien peigné, en costume noir sans une tache, ramasse une feuille de papier parmi les milliers qui jonchent le sol, la lit, la repose délicatement par terre, en prend une autre.

Nous tournons à droite dans West Broadway. Là, au bout de l'avenue, des deux tours de cent dix étages que l'on voyait de tous les coins de New York, qui servaient de repère quand on se perdait au fin fond du Bronx ou dans une zone industrielle du New Jersey qui, éclairées la nuit, étaient comme des vigies les soirs de brume, il ne reste que ça. Un chaos fumant, dont j'ai du mal à cerner les contours. Nid de dragons blessés, forge monstrueuse. Les éclairages d'urgence illuminent par en dessous des colonnes de fumées. Les flammes rouges, jaunes, s'échappent de l'enchevêtrement de métal, poutres tordues, pans de murs effondrés, structures broyées, monceaux de gravats. Les seules choses reconnaissables sont des colonnes de métal à demi-brisées, pans de l'armature extérieure caractéristique du World Trade Center, hautes d'une soixantaine de mètres, plantées dans le sol à la base de ce qui devait être la tour Sud. Le Millenium Hilton Hotel, splendeur de verre et d'acier, est une coquille vide et fumante.

Nous passons devant un taxi cloué sur l'asphalte par une flèche de métal, l'arrière écrasé par une grosse pièce qui ressemble à un moteur de camion. Deux traînées de sang maculent une portière. Plus loin, des voitures semblent avoir fondu sur place, transformés en carcasses noircies de soixante centimètres d'épaisseur. Les lances des camions rouges projettent des rideaux d'eau qui par endroits s'évaporent avant de toucher leur cible. Ailleurs, ils transforment la poussière en une boue blanchâtre qui colle aux semelles.

Pour estimer la hauteur de la pile, je compte les étages d'un immeuble voisin, blessé mais encore debout : sept. Sept étages de décombres, des millions de tonnes fumantes. La « pile » : c'est ainsi que nous baptisons ce monstrueux amoncellement faute d'un autre mot ; un mot qui n'existe pas. Alors la « pile », pourquoi pas ? Dessous, sans doute des centaines, peut-être des milliers de victimes qui n'ont pu sortir à temps. Combien ? Des survivants ? Comment les trouver, leur venir en aide ? Par où commencer ?

Les sauveteurs montent à l'assaut du monstre, fournis sur une carcasse géante. Ils creusent au hasard avec des pelles ou des pioches récupérées dans les véhicules, avec des morceaux de débris, à mains nues. Par endroits, éclairées comme en plein jour, des chaînes se sont formées. Des centaines de seaux de plastique blanc, sortis on ne sait d'où, passent de mains en mains, pleins de gravats que l'on vide un peu plus loin. Les trois hommes qui m'accompagnent les rejoignent.

Je regarde les structures, les poutres d'acier effondrées en tous sens. Les plus grosses font plus d'un mètre de section. Certaines ont été tordues, vrillées, pliées, coupées comme du fil de fer. Elles sont reliées entre elles, attachées, entortillées par des kilomètres de gros câbles d'acier : ceux des dizaines d'ascenseurs. Sous dix mètres de ferraille, je devine la carcasse d'un camion : seul le sigle FDNY – *Fire Department New York* – reste visible sur une portière. Il a été réduit à quatre-vingts centimètres de hauteur. Autour de moi résonnent des dizaines de bips stridents. Je croise un policier : « C'est quoi, ces bruits ?

– Les balises individuelles des pompiers. Elles se déclenchent quand ils sont ensevelis. On les entend mais on ne peut pas les voir. Je ne sais pas comment on va les sortir de là. S'il y a des survivants... Vous avez vu tout ça ? Ça m'étonnerait. »

Je longe ce qui devait être l'esplanade sur laquelle s'élevaient les tours, la World Trade Center Plaza, sans rien reconnaître. Trébuché sur des morceaux de métal. Mes pas soulèvent des volumes de feuilles blanches, formulaires, factures, rapports, mêlés aux cendres et à la poudre de béton. Au milieu d'une rue, comme posée par la main d'un géant, énorme, une roue de train d'atterrissage. Un couple en fait le tour, prend des photos, tente de toucher le pneu ; un policier les éloigne : « Putain ! C'est une scène de crime ici ! Dégagez ! »

Les ordres sont d'évacuer la pointe de Manhattan, au sud de Canal Street, y compris les riverains. Une fois partis, certains avec des valises, interdiction de revenir jusqu'à nouvel ordre. Plus loin je reconnais ce qui devait être la passerelle piétonne couverte enjambant la West Side Highway. Effondrée, elle obstrue les quatre voies. Quand les grues arriveront, elles devront passer par là. J'ai l'expérience des chantiers de démolition : tout dépend des grues. Où les monter, où les placer, comment les utiliser avec le moins de risques possible ? Il va en falloir des dizaines pour soulever tout ça. D'abord dégager leurs emplacements.

Je grimpe sur des carcasses de voitures enchevêtrées. Sur l'autoroute, au loin, j'aperçois des camions-plateaux, des gyrophares. La première grue. Je m'approche. Une Manitowoc de six cents tonnes sur chenilles, venue du New Jersey en quatre morceaux sur des remorques. Les poids lourds se garent sur un terre-plein. Descendant d'une cabine, je reconnais Frank Abramo. Petit, presque maigre dans un débardeur tâché de cambouis, une ancre de marine tatouée sur l'épaule, c'est l'un des meilleurs conducteurs de grues de la côte est. J'ai bossé avec lui il y a deux ans sur un chantier de démolition près de Boston. « Frankie, tu veux un coup de main pour la monter ?

– Cat ! Pour sûr, tu tombes bien. Tu es tout seul ? Où sont les autres ? Il faut faire vite.

– Ils vont arriver. Commençons. »

Trois heures pour assembler les flèches, boulonner les pièces, monter le contrepoids, passer en allers-retours les six longueurs de câbles dans les treuils et les poulies grâce à une plateforme élévatrice que nous appelons un *cherry picker*, cueilleur de cerises. Frank démarre le moteur, assez puissant pour propulser un navire, teste les commandes. Le monstre peut avancer. Quand on aura commencé à découper en morceaux la carcasse de la passerelle, il pourra les soulever et les déposer sur le côté ou les charger sur des camions. La voie sera ouverte pour accéder à la pile avec des équipements lourds.

Par où passer ? Nous choisissons une rue assez large pour les chenilles. Mais elle est pleine de décombres, de dizaines de véhicules, de voitures écrasées sous les morceaux des *twin towers*. Avec de gros 4x4 on tente d'en remorquer certains, d'en pousser d'autres, de les écarter sur les trottoirs. Mais il y en a trop, certains sont trop lourds. Je dis à quatre *ironworkers*, dont l'un, Thomas, est un Mohawk ami d'un de mes oncles : « Les gars, prenez des barres de fer. Cassez les pare-brise, à l'arrière ou sur les côtés. Assurez-vous qu'il n'y a personne dans les bagnoles, des gens qui dorment, ou des victimes. »

Dans une Ford blanche ils découvrent le corps d'une jeune femme. Les pompiers découpent l'habitacle pour l'extraire. Thomas est livide. Il s'assied sur le rebord du trottoir, s'essuie les yeux. Se lève, s'en va. Je ne le reverrai que des mois plus tard, dans la réserve.

Entre nous et la passerelle effondrée, cinq corps sont sortis de leurs pièges de métal. On tourne la tête, regarde ailleurs quand les secouristes du FDNY les portent et les posent sur des brancards. Chez les charpentiers du fer, nombreux ont été soldats, souvent dans les Marines. J'ai été scout dans le 1<sup>er</sup> bataillon d'us Rangers pendant la guerre du Golfe. Des morts et des blessés, en zones de

guerre, on en a déjà vu. Mais là, c'est chez nous, dans Manhattan, ça change tout.

« Frankie, tu es prêt ? Il faut avancer la grue à portée de la passerelle effondrée, là-bas. Je suis devant toi avec les deux drapeaux orange. Si je les lève, tu t'arrêtes. Si tu ne les vois pas, avance. Quoi qu'il se passe, tu avances...

– OK, commençons le travail. »

Il baisse la flèche de l'engin. Les échappements crachent leur fumée noire. Les chenilles mordent l'asphalte, les trottoirs, écrasent les morceaux de métal qui ont été projetés à des centaines de mètres des tours. Elles passent sur le capot d'une première voiture. Crack ! Une autre, Crack ! Une autre encore, Crack ! Bousculent une camionnette, aplatissent l'épave d'un van. Un civil, casquette et blouson du FBI, se précipite vers moi. « Arrêtez ! Arrêtez ! Arrêtez cette grue ! Ne touchez à rien ! C'est une scène de crime tout ça. Il ne faut rien bouger !

– Écoute mon gars, ici, c'est pas la télé. C'est du terrorisme. Alors occupez-vous de trouver les pirates qui ont détourné ces avions et laissez-nous faire notre boulot. Sans cette grue pour dégager la voie express, les blessés vont mourir là-dessous, et vite. Alors écarterez-vous. »

Un officier de pompiers le prend par les épaules, l'éloigne.

Comme un monstre préhistorique, la Manitowoc avance, pousse ou écrase tout sur son passage. Elle parvient à un espace dégagé, à deux cents mètres de la passerelle. Frankie pose les vérins au sol, déploie sa flèche et soulève deux camions écrasés, qu'il dépose sur la berge de l'Hudson. Heureux d'avoir quelque chose à faire, les volontaires affluent. Des camions apportent des chalumeaux, des dizaines de bouteilles d'oxygène que l'on dépose sur les trottoirs. Des cartons de bouteilles d'eau, de boissons pour sportifs Gatorade et de sandwiches. Du matériel est aussi débarqué d'une barge qui a accosté un des quais voisins.

Deux équipes de monteurs d'acier font jaillir les premières gerbes d'étincelles. Je reconnais Andy de dos. Ils attaquent les fixations de la passerelle et des poutres métalliques tombées d'un immeuble voisin. La grue est en place, je les rejoins. Les tuyaux d'oxygène sont trop courts, il faut des adaptateurs pour les raccorder entre eux. Il n'y en a pas. J'envoie un apprenti – on les appelle *punks* – en chercher. Dans les ronflements des générateurs, à la lumière de dizaines de projecteurs, des ouvriers attaquent à la scie électrique des pans de béton. Les meuleuses mordent des enchevêtrements de tôles. Au milieu de la nuit, une vingtaine d'*iron-workers* arrivent, à l'arrière de deux pickups, drapeaux américains attachés aux quatre coins. Un officier de pompiers est venu les accueillir : ils ont besoin d'aide pour dégager ce qui pourrait être l'entrée d'escaliers qu'ils ont repérés sous les décombres. Ils espèrent que par endroits les sous-sols ont résisté et que peut-être il y aura là des survivants. Nous le suivons, traînant, portant les bouteilles d'oxygène et les chalumeaux. On nous distribue les premiers masques à poussière. Ils sont trop légers, du matériel de bricolage, mais c'est mieux que rien.

Plus on approche de la pile, plus on étouffe. Le monstre lâche des bouffées de fumées grises, certaines plus âcres que d'autres. Sans grue au-dessus de nos têtes, nous découpons les poutres d'aciers en tronçons assez petits pour tenter, en tirant à plusieurs sur des câbles, de les faire bouger et d'ouvrir des passages. Parfois on utilise les treuils montés à l'avant des 4×4. Chaque geste soulève des nuages de cendres et de poussière. La chaleur est insupportable, mes vêtements sont trempés, mes gants déjà troués. Ça brûle devant moi, sur les côtés. Il faut enlever les masques pour crier, on n'entend rien, on voit à peine ce qu'on fait. Les bip-bip stridents des balises de pompiers nous obsèdent. Les sauveteurs

tentent de s'en servir pour les repérer. Mais ils viennent de partout.

Les secouristes creusent des tunnels sous les éboulis, tapent sur le métal, crient, font des signaux lumineux, disparaissent en rampant dans des cavités, ressortent pour nous demander de sectionner une poutre. Certaines sont si épaisses qu'il faut une heure pour en venir à bout. La brûlure incandescente, à deux mille degrés, avance millimètre par millimètre. Une fois coupé, en attendant les grues que l'on monte tout autour de Ground Zero, le morceau d'acier est encore tellement lourd qu'il est souvent impossible de le déplacer, même en tirant à six sur le câble. Et quand il bouge, il provoque des éboulements qui menacent d'ensevelir les sauveteurs.

« Cat ! Cat ! Par ici ! On a entendu des coups frappés là-dessous. Il faut dégager un passage. Prends le gros chalumeau. »

Les structures de métal sont tellement enchevêtrées qu'on dirait un plat de spaghettis géant, avec des angles et des morceaux coupants partout. Je ne le dis pas aux pompiers, mais il va falloir des heures et des dizaines de bouteilles d'oxygène pour ouvrir une voie dans ce magma de décombres et d'acier. Je sectionne les premières poutres, les plus minces. Dès que les morceaux ont refroidi, je les fais passer derrière moi. Au bout d'une demi-heure, creusant dans le mélange de cendres et de poussière, le pompier sur ma droite crie : « J'ai quelque chose ! Une main, c'est une main ! »

Ongles peints en rouge, bracelet d'argent : une main de femme. Il la dégage, son téléphone est tout à côté. J'ai reculé de deux mètres, ils sont trois à déblayer, à chercher le corps, à genoux dans les cendres. Mais, en larmes, ils n'extraient qu'un bras.

Nous sortons de la pile. Les pompiers enveloppent le membre dans une couverture de survie, le déposent sur un brancard et regagnent les ambulances. Je m'assieds

sur le bord d'un trottoir, m'essuie la tête, avale d'un trait le contenu d'une petite bouteille d'eau, me rince les yeux avec une autre. J'aperçois au bout de la rue le nuage de poussière qui glisse sur les eaux du port, enveloppe la statue de la Liberté. Un *ironworker*, jeune gars tout en muscles, torse nu sous sa combinaison Carhartt encore propre, ramasse ma lance à oxygène et, sans un mot, tirant le chariot portant les deux bouteilles, va prendre ma place dans la pile. Il a l'autocollant du drapeau confédéré à l'arrière de son casque. Je n'ai pas eu le temps de lui dire de se couvrir : torse nu dans cet enfer, ce n'est pas possible, il va se blesser. Lacérés par plusieurs entailles, mes deux avant-bras saignent. Sur une palissade, une main a inscrit au marqueur noir : « Dieu bénisse l'Amérique ! », puis, à côté : « Nos larmes seront leur sang. »

Au bout de ce qui a dû être une rue, je vois des hommes et des femmes en combinaisons blanches installer des projecteurs, des tréteaux, des tables, déplier des fauteuils, déballer des cartons. La Croix-Rouge américaine. Je n'ai pas faim mais je meurs de soif. Un jeune homme me tend une bouteille de boisson énergétique bleue, des barres de chocolat. « Vous voulez manger quelque chose ? Il faut soigner vos bras. Venez. »

Pendant une demi-heure, assis sur un pliant, je tente de leur sourire, incapable de prononcer un mot. Mes yeux sont pleins de sable, brûlent quand je les ferme. J'ai enlevé mes bottes de cuir ; les semelles sont à moitié fondues. Une jeune femme me tend une paire de chaussettes blanches. Je la remercie d'un battement de paupières. J'ai si mal aux mains qu'elle s'agenouille et m'aide à les enfiler. « Ne bougez pas, je vais voir si je trouve une paire de Timberland à votre taille. On vient d'en recevoir un carton. »

Un responsable du syndicat, Art Leary, descendant d'une lignée d'*ironworkers* irlandais venus de Terre-Neuve presque aussi ancienne que les lignées mohawks,

arrive avec ses deux frères. Il a plus de cinquante ans, les cheveux blancs, est depuis longtemps à l'écart des chantiers. Il a remis les vêtements renforcés et les chaussures montantes Redwing, casque à la main. « Salut, Cat, c'est comment là-dedans ?

– Venez, je vous montre. Vous avez des gants ? Mais attention, vous allez voir des choses que vous ne pourrez jamais oublier. »

Un membre de la Croix-Rouge nous donne des masques à poussière plus sérieux, en silicone, avec deux filtres-cartouche qu'il faudra, selon lui, changer toutes les deux heures. Repassez, on a tout ce qu'il faut.

Nous rejoignons Andy, le visage en feu, qui brûle l'acier depuis trois heures, refuse de s'interrompre, a enlevé son masque. « J'étouffe avec ça, c'est pas possible. » J'envoie un punk rouquin lui chercher un des nouveaux masques. Il ne le mettra pas davantage. Peu après, il commence à tousser ; il toussera jusqu'à la fin. Les premières sections de métal sont soulevées par les grues, déposées sur les plateaux de camions. Un camionneur crie : « L'acier est encore tellement chaud qu'il brûle le bois du plateau ! » On demande par gestes au grutier de le soulever ; aux pompiers de l'asperger encore. Une équipe de sauveteurs a besoin d'aide pour progresser vers l'intérieur du monstre. Nous grimpons sur des pièces de métal après les avoir testées du pied. Comme tout est connecté, il faut éviter de faire s'écrouler un amas qui pourrait ensevelir les dix gars que l'on entend creuser de l'autre côté mais que l'on ne voit pas.

Tordues comme des trombones, des poutres de telles sections accumulent de l'énergie : difficile de deviner ce qui va se passer quand tu en coupes un morceau, libérant cette énergie. Ça peut sauter en l'air, s'effondrer, tout ravager sur son passage. Il faut y aller doucement et être prêt à filer en vitesse si la réaction du tronçon que tu découpes n'est pas celle que tu avais anticipée.

Le mélange de poussière et de fumées laisse un goût métallique et amer dans la bouche. Nous avons l'habitude des fumées ; les *ironworkers* jouent du chalumeau toute la journée ; mais là, c'est différent. Sans doute est-ce dû à tout ce qui brûle en dessous : papiers, plastique, meubles, produits de toutes sortes. Et corps humains. Je ne peux m'empêcher d'y penser. On y pense tous. Personne n'en parle.

J'attaque une poutre de grosse section, loin dans la pile. Si nous parvenons à ouvrir un passage, ça donnera peut-être accès à l'un des sous-sols. « Vite, je crois avoir entendu du bruit là-dessous », dit un policier. Il soulève une tôle, ravive le feu qui couvait. Les flammes montent à un mètre, la chaleur me cuit le visage. Les yeux fermés, je me jette en arrière en criant. Les pompiers se précipitent, noient le foyer avec deux lances, et moi avec.

Une fois ma bouteille d'oxygène vidée, aux premières lueurs du jour, un apprenti a filé raccorder mon tuyau à une autre. Je reprends mon souffle, écarte le respirateur pour avaler une gorgée d'eau. L'oxygène siffle à nouveau. Je sors mon Zippo, allume le chalumeau, achève de brûler les derniers centimètres. Au moment où le morceau d'acier cède, sous la pression des autres il bascule en arrière, s'enfonce dans le magma, provoque un éboulement. Tout s'effondre autour de moi, le sol se dérobo. Je tombe. Tout est noir.

## Kahnawake (Canada)

*juin 1886*

Pour les enfants de Kahnawake, qui jouent et plongent sur les rives du Saint-Laurent, rien n'est plus excitant que l'arrivée des radeaux de bois flotté à l'entrée des rapides de Lachine.

Le premier à les apercevoir pousse des cris, part en courant le long de la berge pour prévenir le village, alerte les écoliers qui désertent en piaillant les salles de classe de la mission catholique. Bientôt ils sont des dizaines, massés sur le rivage, grimpés dans les arbres, à tenter d'apercevoir celui qui, debout à l'arrière de l'embarcation de rondins géants reliés entre eux, pilote, agrippé des deux bras au gouvernail, le radeau de tête. Premier à passer les rapides, à entrer dans Montréal ; et à revenir en héros, le lendemain ou plus tard, dans la réserve.

Dans le haut pays, tous les ans, vers la mi-mai, commence la drave. Avec leurs perches, leurs pioches et des bâtons de dynamite, les hommes dégagent de leurs prisons de glace les troncs coupés l'été précédent et jetés dans les rivières. Les billes de bois dévalent les cours d'eau, forment des bouchons qu'il faut faire sauter, s'assemblent dans les fleuves et les lacs. Sur les rives du lac Ontario, à cinq cents kilomètres à l'ouest, des millions de mètres cubes de chênes et de pins Douglas sont assemblés, attachés en d'immenses radeaux, destination Montréal, et parfois même Québec. Sur ces villes

flottantes, les hommes campent dans de grandes tentes, dorment, mangent, rament, tirent, poussent pendant des semaines. Il faut déjouer les sortilèges du fleuve, utiliser la force du courant sans se laisser emporter, éviter les bras morts d'où il est difficile de s'extirper. En équilibre sur les rondins, surtout ne pas glisser, ne pas tomber entre deux troncs qui vont vous broyer. À ce jeu, les émigrants venus du nord de l'Europe, Norvégiens, Danois, Allemands sont de première force. Ils sont *draveurs*, passent leur vie au fil du fleuve, en savent tous les détours, meurent en quelques minutes quand un faux-pas les précipite dans l'écume.

Mais à l'approche des rapides de Lachine, juste en amont de Montréal, ils accostent et font monter à bord, en échange de pièces d'argent à l'effigie de la reine Victoria, des pilotes mohawks. Tous ou presque sont de Kahnawake. Le mot signifie « Près des rapides ». Ils ont baigné dans le Saint-Laurent avant de savoir marcher, dormi au fond des barques, dompté sur des esquifs, à peine sortis de l'enfance, les fureurs de Lachine. Ils en connaissent les remous, les rochers, les pièges. Depuis des siècles, avant et après l'arrivée au Nouveau Monde des premiers trappeurs français, leurs ancêtres ont régné sur *Kaniatarowanenneh* – « La grande voie d'eau ».

Ils l'ont utilisée pour aller à la chasse ou à la guerre, puis ont transporté dans des convois de canoës les cargaisons de fourrures, peaux de castors et de loutres serrées en balles, depuis les hautes terres vers Montréal et Québec. Jusqu'à ce que la quasi-disparition des bêtes à poils brillants, exterminées en quelques décennies dans les forêts du Nouveau Monde, ne les oblige à trouver un autre moyen de nourrir leurs familles.

Malgré les encouragements des jésuites, peu de Mohawks sont devenus paysans. Se pencher sur la terre, cultiver le maïs, le tabac, la courge et le potiron, c'est un travail de femme. En été, pendant qu'elles cultivent les

champs, ils pêchent dans le Saint-Laurent, les rivières et les lacs. En automne et en hiver, ils partent pour de longues expéditions de chasse. Sillonnant leur pays et au-delà, experts à la pagaie, certains se sont faits guides d'expéditions, au service de la cavalerie américaine, des premiers géographes ou des émigrants en route vers l'Ouest. Longtemps, certains sont partis, l'été, pour la Nouvelle-Angleterre. Dans leurs carrioles ils vendent des remèdes traditionnels, des onguents, décoctions de plantes, racines médicinales, récoltées dans les forêts canadiennes. Et quand l'industrie forestière a pris son essor, que des millions d'hectares ont été déboisés autour des Grands Lacs, ils ont trouvé grâce aux trains flottants de rondins une nouvelle façon de vivre sur le fleuve. Une vie aventureuse et gratifiante, dangereuse et héroïque, digne de celle que menaient leurs ancêtres chasseurs, absents des semaines entières, à la traque du gros gibier, rentrant au village chargés de venaisons, de truites et de perches séchées pour l'hiver.

Des forestiers ont tenté de se passer des Mohawks et de franchir seuls les rapides : cargaisons éclatées, radeaux démantelés, rondins dispersés au fil de l'eau leur ont coûté bien plus cher que les salaires versés aux Indiens. En quelques années, les meilleurs pilotes de radeaux se forgent une réputation qui court au fil de l'eau jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent. Et, un jour, un armateur fluvial accoste à Kahnawake, et propose aux plus habiles de troquer le gouvernail de bois brut contre la barre vernie d'un bateau à vapeur. Pilotes de steamers : les rois des rapides, personne ne les égale dans les remous des rapides de Lachine.

À quarante-six ans, Angus Rochelle est l'un d'eux. Cheveux courts et drus, nez busqué, peau bistre, yeux comme des fentes, il arbore un large sourire qui, à la moindre occasion, se change en rire tonitruant. Quand il est à la barre, il aime nouer autour de sa taille une

ceinture de perles. Parfois, le dimanche, ou pour amuser l'assistance dans les grandes occasions, il met sa *kostowa*, coiffe traditionnelle aux grandes plumes verticales, et s'amuse du regard des passagers qui voient que le pilote est indien. Ses enfants crient de joie en le voyant passer devant les autres, au large du village, debout à l'arrière du radeau de rondins. Trempé, massif, hilare.

En 1875, le propriétaire du vapeur *Great Eastern* – deux ponts, une cheminée bicolore, soixante mètres de métal et de bois, construit à Ogdensburg pour défier les rapides – l'a embauché. Au début, il a secondé un vieux pilote venu de France, Jean Sabourin, qui lui a appris les ruses du Saint-Laurent, ses pièges et ses splendeurs, les secrets de sa navigation. Tout jeune, Sabourin était venu des Charentes, avait trappé et couru les bois pendant des années, échangeant les peaux de castor et de loutre avec les tribus qu'il rencontrait. Il était descendu par les cours d'eau jusqu'au Mississippi et au golfe du Mexique. Il affirmait même avoir atteint un jour la Californie, mais personne ne le croyait. Quand il n'eut plus la force de pagayer contre le courant, un propriétaire de steamer lui mit la barre dans les mains. Il devint l'un des princes de la voie d'eau, reliant les Grands Lacs américains aux vagues de l'Atlantique. Un jour, Sabourin estima qu'Angus en savait assez. Il retourna à Québec et s'embarqua pour finir ses jours en France, près de Saintes où, jusqu'à sa mort, il enchantait à la veillée les soirées des enfants par ses récits de la grande Amérique.

Angus s'est retrouvé seul dans la cabine, heureux et fier, souverain du fleuve, souvent le premier à s'amarrer aux quais de la grande ville. À son bord, les samedis et dimanches d'été, c'est la foule venue de Montréal pour une excursion d'une journée. En semaine se côtoient sur les ponts des touristes canadiens en robes et canotiers à la découverte de leur pays, des trappeurs remontant le

courant pour s'enfoncer dans le royaume des lacs, des voyageurs de commerce avec leurs carrioles d'outils et d'ustensiles de cuisine, des familles de colons à la première étape du voyage de leur vie vers des terres promises, des coureurs des bois, des prisonniers en rupture de ban, des aventuriers de tous poils, des bûcherons en pantalons de grosse toile, des soldats en route pour leurs forts de rondins.

Il y a aussi ceux qui veulent, en toute sécurité, éprouver des sensations fortes en descendant les rapides de Lachine. Ils se retrouvent de bon matin à la gare Bonaventure, prennent le train pour Lachine où ils montent à bord du vapeur. Dès les premiers remous, le navire tangué, roule, les femmes et les enfants crient. Mais en quelques minutes les eaux se calment et, peu après, ils accostent à un quai de Montréal. Pendant des années, les compagnies d'assurances ont exigé que pour ces randonnées agitées le pilote fût un Mohawk de Kahnawake.

Quand la fonte des glaces fait grossir le Saint-Laurent et que bouillonnent les rapides au point d'effrayer les pilotes et d'interrompre pendant des jours la navigation, le *Great Eastern* est souvent le seul à couronner de fumée noire, chaudières à fond, les remous de Lachine.

« Mon *steamboat*, c'est un gros canoë et, malgré son métal, sa puissance et sa force, si tu affrontes le fleuve au lieu de le respecter, de l'appivoiser, il te brisera comme une coque de noix », dit souvent Angus. Aux beaux jours, quand les remous se calment, il prend ses enfants à bord. Les petits jouent à cache-cache dans les coursives, pêchent à la ligne, dévorent des tartines de miel et de confiture dans la cuisine. S'ils sont avec lui, Angus passe plus près du village pour saluer parents et amis sur la berge.

À dix-sept ans, son aîné, Manish (Mike, pour les Blancs), passe des journées dans la cabine de pilotage.