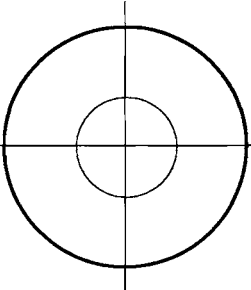


LOUIS-EDMOND HAMELIN

en collaboration avec Paul Dupré

L'  BIOU

ENTRE DIEU ET DIABLE

Méridien
ÉDITIONS DU MÉRIDIEEN

Pèlerin, chacun de tes pas te rapproche de l'Éternité

Petit Guide. Rome, Année Sainte, 1950

CHAPITRE VIII

L'ACCIDENT DU 13 NOVEMBRE 1950: DE CAUSES ET D'AUTRES

CHEZ DE NOMBREUX LECTEURS, ce chapitre pourrait être le plus attendu. Cela ne correspond toutefois pas à notre objectif premier qui est de proposer une histoire de l'ensemble du voyage du Québec à Rome du 13 octobre au 13 novembre 1950. La recherche des raisons de l'écrasement ne constitue que l'un des aspects particuliers d'une fresque à forte coloration religieuse. Nous n'avons pas à nous substituer à de vrais enquêteurs sous prétexte qu'aucune autorité canadienne, québécoise ou cléricale ne les a jamais institués. Par ailleurs, la question des causes de la catastrophe, si liées au pèlerinage lui-même ne peut être évitée.

En ce qui concerne la durée et le lieu, les phénomènes dramatiques sont fort concentrés et régionalisés; tout se passe le 13 novembre avant 17 heures (temps universel ou solaire), à Rome et dans la bordure occidentale des Alpes françaises.

Comme pour d'autres parties de cette recherche, les sources sont incomplètes. Certains documents de navigation n'ont pas été retrouvés; d'autres pièces sont déclarées «non disponibles» aux chercheurs; auprès d'interlocuteurs, des thèmes demeurent tabous. On s'étonne de l'inexistence d'un

dossier «Obiou» à la documentation de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal. Il n'en existe pas non plus à la Gendarmerie royale du Canada, étant donné la politique de ne pas «faire d'enquête de cette sorte dans un pays étranger». Le tableau le plus professionnel est dressé dans le rapport technique de Maurice Bellonte remis au gouvernement français en 1951. La déviation de Montélimar, l'arrêt brutal du vol, les nombreuses victimes, les débris métalliques de l'avion, les objets transportés et des témoignages d'époque constituent des faits réels qui apportent de précieuses informations; de son côté, la réflexion générale conduit à des interrogations capitales.

Les faits singuliers du voyage du 13 novembre peuvent recevoir un traitement fermé et replié sur lui-même ou un traitement systémique; dans ce dernier cas, ils offrent un intérêt qui atténue en quelque sorte la faiblesse de leur preuve individuelle. Dans une perspective globale, est-il hors de propos de nous demander si certaines activités sont apparues en toute indépendance et sans aucun lien avec des magouillages? Rappelons les retards au départ de Rome, l'attribution flottante de sièges, le nombre total des personnes à bord, l'absence de contrôle des bagages, la localisation imprécise des messages air-sol, la déviation du vol, l'écrasement, la nouvelle des papiers au Bois du Sapey, le ramassage intensif et hâtif d'objets dans la Casse Rouge, la découverte «temporaire» du carnet de navigation, la saga de l'Alfa-Romeo, la durée de l'identification de certains corps et les nombreuses exhumations. Il pourra sembler naïf de n'y voir que la répétition de faits isolés, chacun arrivant uniquement par hasard. Par ailleurs, l'inaccessibilité de certains documents et l'absence de commission judiciaire canadienne n'ont rien de réconfortant. Ce dernier chapitre où l'on trouve le contre-effet des «Obiou-dollars» et des documents «diplomatiques» (chapitre V) n'évite pas cette problématique des ensembles qui, du moins, ne voudrait pas faire injure à la raison.

Il faudrait aussi répondre à quelques questions fondamentales: pourquoi le désastre s'est-il produit à l'est de la vallée du Rhône? Sur quel chemin se trouve l'Obiou à partir de la déviation montilienne? À bord de l'aéronef, n'y a-t-il que des pèlerins et l'équipage? Le fait du détournement et

celui de l'écrasement sont-ils liés? Comment départager les contributions respectives des causes topographiques, mécaniques et humaines? Ne pourrions-nous pas être conduits à envisager des circonstances malicieuses? L'accident peut-il être une manifestation monstrueuse de la guerre froide? Quelles raisons ont poussé le Canada à ne pas établir de commission d'enquête?

Présomptions initiales

Examinons brièvement les causes habituellement considérées en pareilles situations: suicide, assassinat, explosion, conditions météorologiques, ennuis mécaniques, aspects organisationnels, navigation et erreurs humaines.

À cette époque, puisque les accidents de l'aviation civile impliquaient rarement des actions illicites de type espionnage et que les pèlerins du 13 novembre étaient insoupçonnables, aucun commentateur ne parle de crime. Nous verrons les choses tout autrement. Il est vrai que le mot *détournement* appliqué à l'aviation n'est entré dans la langue française que vers 1967, mais la chose avait précédé le lexème.

Types d'autodestruction — Le brutal atterrissage à l'Obiou ne vient pas d'un acte spécifiquement planifié et délibéré. Il n'est pas du genre de ceux du Sault-au-Cochon au Québec en 1949 (explosions, affaires familiales), du sud-est asiatique en 1955 (explosion, personnages politiques) et de l'URSS en 1983 (attaque d'un avion civil pour empêcher le survol innocent ou conscient du territoire national).

L'écrasement de 1950 contrecarre plutôt le nouveau mobile que le vol acquiert à Montélimar. Personne ne veut finir ses jours dans le haut Dévoluy. L'hypothèse du suicide ou de l'assassinat n'est pas retenue.

L'accident à l'Obiou n'est pas non plus lié à un éclatement interne. Les recherches balistiques n'étaient pas poussées à l'époque mais les morceaux de ferraille ne portent pas les traces caractéristiques (trous, morcellements, torsions) des effets d'une bombe à bord¹. Le support d'obus trouvé dans les débris n'appartenait pas au *Pèlerin* mais à l'avion de 1946. Cependant, d'après des témoins se trouvant à quelques

kilomètres du lieu d'impact, il s'est produit une double détonation dès le contact avec le roc: choc de l'ensemble de l'aéronef, explosion d'un réservoir s'y détachant. Ce dernier éclatement, suivi d'un incendie, n'affecte pas la carlingue qui ne saute ni brûle. Quant à l'éparpillement des débris et des objets dans la Casse Rouge, il ressemble à celui que cause un bang interne majeur, mais le sectionnement et la répartition diffuse des pièces tiennent toutefois aux rebondissements d'une masse se déstructurant sur une longue pente rocheuse.

Le pur hasard — En principe, une telle imputation correspond à une activité imprévue qui ne peut être expliquée ni par les lois de la nature ni par les interventions courantes de l'homme. Cet événement n'est ni prémédité, ni calculé, ni attendu; arrivant aveuglément, il se situe en dehors des normes et des raisons saisissables. Il n'échappe cependant pas au dessein de l'Être Suprême qui «prévoit tout», d'où l'appellation d'«acte de Dieu». Le hasard conduit à la soumission fataliste de celui qui, mentalement, accepte ce procédé.

Il serait trop commode de s'en tenir à cette idéologie de la facilité. La tragédie de l'Obiou ne peut simplement être liée à un mauvais coup du sort ni au quantième 13². D'abord, plusieurs décisions liées de près à l'écrasement ont dûment été prises. M. Bellonte propose, dans son enquête, l'hypothèse d'un mauvais calcul de navigation. Nous ferons également intervenir le facteur humain mais suivant une stratégie violente, assez nouvelle à l'époque. L'accident est directement lié à l'action d'individus. On ne peut donc voir dans le hasard la cause des malheurs des pèlerins canadiens.

Le mauvais temps — Si l'accident ne tient pas au pur destin, serait-il le produit des mauvaises conditions climatiques? Celles-ci jouent certes un rôle lors de l'après-midi du 13 novembre 1950. Mais ce temps dangereux rassemble beaucoup d'éléments dont les effets ne sont pas uniformes.

Pour une part, une forte nébulosité, associée à la présence d'un front chaud et d'une dépression sur les Alpes, empêche les navigateurs d'ajouter à leurs techniques de déplacement

celle du vol à vue. Par temps clair, ils n'auraient pas confondu le Rhône et la section nord-sud de la Durance, déclaré survoler tel poste quand ils ne le faisaient pas ou buté contre les sommets menaçants des Préalpes. Mais ils ne peuvent voir un Obiou totalement couvert de nuages; ce type de temps bouché est confirmé par ceux qui, entendant le bruit de l'accident le 13 novembre, regardent vers un massif dont les cimes demeurent cachées à leurs yeux. Toutefois, techniquement, le DC-4 peut voler même en présence des nuages.

Un certain givrage (ou glaçage) a dû se former sur l'avion, une fois rendu au-dessus des montagnes. L'air humide et froid produit des plaques verglacées, chargeant l'appareil d'un supplément non désiré de poids³. Cette menace n'a pu être que brève.

En outre, une situation de tempête se traduit par des turbulences générales, sans doute aggravées par le profil topographique très heurté du massif de l'Obiou; en peu de distance, 700 mètres de dénivellation séparent le sommet de la Grande Tête de la base de la Casse Rouge. Un vent type «rabattant», imprévisible, s'engouffrant dans le profond hémicycle de la face nord aurait pu, à la toute dernière minute, happer l'avion états-unien en 1946 et le *Pèlerin canadien* quatre ans plus tard; c'est du moins l'hypothèse logique du climatologue C.-P. Péguy.

Dans l'opinion, la manifestation météorologique la plus hostile tient à la circulation d'une immense masse d'air venant de l'Atlantique. Un vent d'ouest, plus précisément d'ouest-nord-ouest, frappe la bordure extérieure des Alpes de Provence et du Dauphiné, voie du trajet de Curtiss-Reid. Sa force qui constitue un aspect-clef du vol soulève au moins trois interrogations.

a) La première tient aux informations disponibles. Les prévisions correspondent-elles à la réalité? Des analystes pensent que non. En fait, les estimations italiennes faites à 8 heures le 13 novembre (l'avion canadien devant alors quitter Rome) parlent de 40 nœuds mais des sources postérieures en indiquent 20 de plus⁴. Or, la vitesse du vent est une composante majeure dans le calcul d'une direction de navigation qui doit contrer une pression de déplacement; un vent réel plus fort que le vent prévu déporte l'appareil. Toutes

choses étant égales par ailleurs, ce seul calcul à partir d'une donnée éolienne trop basse explique qu'aveuglément l'avion se trouve trop à l'est.

b) Mais les choses ne sont pas aussi simples car il existe un deuxième problème, celui de la non-concordance des témoignages sur la menace du tassement éolien, cet après-midi-là. Les perceptions que l'on a du vent de navigation sont contradictoires, dans l'hypothèse de conditions rigoureusement comparables en altitude, puissance et contemporanéité. D'après un pilote anglais de *Hellenic Airlines* qui passe environ une heure avant le crash du *Pèlerin*: «les courants de haut en bas sont extrêmement violents; j'ai rencontré une poche d'air qui m'a fait perdre 2 000 pieds [609 mètres] en dépit d'une puissance accrue⁵». Par contre, les autres avions (*Air France, British Airways...*) qui naviguent dans la même région presque aux mêmes heures négocient parfaitement avec la menace de poussée causée par les vents d'ouest.

c) Enfin, il demeure difficile de comprendre que l'équipage de l'appareil canadien, habitué au trajet Rome-Vallée du Rhône, se laisse si bêtement prendre par la pression de l'air le dirigeant vers les Alpes. À notre avis, le jet-stream du 13 novembre n'impose pas la fatalité. Ici, nous nous sentons appuyés par un navigateur d'expérience qui vole dans la vallée rhodanienne à environ une demi-heure de l'appareil canadien: «le vent à lui seul ne peut rendre compte du grand débordement du DC-4 des pèlerins».

Côté temps, la turbulence au-dessus de l'Obiou nous semble un facteur majeur pour un avion volant bas.

La compagnie — Il est bien plus malaisé de nous interroger sur l'organisation de Curtiss-Reid. En effet, une sous-information enveloppe la structure, les filiales, les autorisations et les conditions de faillite de l'entreprise (ou des entreprises parallèles ou successives portant en partie le même nom).

Le rapport Bellonte fournit quelques renseignements au sujet des activités du 13 novembre. La société possède des certificats de navigabilité et d'état de vol. Le compte rendu des séances québécoises (mars 1951) contient les fiches d'inspection de l'aéronef faites à Montréal le 10 novembre et

à Rome trois matinées plus tard. L'avion est équipé de radios, d'émetteurs, de récepteurs et d'autres appareils. Au moment de l'accident, le transporteur n'atteint pas 90 pour cent de son poids autorisé; l'aménagement commercial maximum prévoit sept passagers de plus que le nombre déclaré (58). Même avec 65 personnes, la capacité non employée aurait été d'environ 5 000 livres. Le pilote, le co-pilote et le chef navigateur ont, chacun, de 3 000 à 4 000 heures de vol de croisière. La plus récente visite médicale du premier des trois date de 23 jours; le 8 novembre 1950, le Department of Transport du Canada avait établi à *AI* la *medical category* du pilote tout en mentionnant une sinusite soumise à une médication. Cet équipage, comme équipe complète de Curtiss, doit en être à une dizaine de voyages transatlantiques. En toutes sortes d'occasions, d'après les informations fournies par la compagnie, le pilote a traversé 48 fois l'océan et un autre membre de l'équipage plus de 250 fois. Le rapport Bellonte ajoute que «l'appareil satisfait aux règlementations en vigueur, que le contrôle est correct, que les licences des équipages sont en règle et que la compagnie reçoit les autorisations d'utiliser les aérodromes français⁶». Il reconnaît que l'équipage est compétent et expérimenté.

Ce portrait réconfortant cadre avec l'opinion d'Ottawa. Le *Montréal-Matin* du 15 novembre 1950 rapporte les propos du ministre fédéral des Transports, M. L. Chevrier, à l'effet que le «*Pèlerin* répond parfaitement aux conditions posées par le gouvernement canadien pour l'aviation civile». Cette déclaration est conforme au *Mémoire* que le Canada dépose durant la phase québécoise de l'enquête Bellonte (mars 1951). Étant donné les aspects dramatiques du voyage, ces appréciations apparaissent généreuses.

En effet, le dossier du B.E.A. à Paris comporte précisément des lettres «concernant les appareils de la Compagnie Curtiss Reid», même si les documents ne se rapportent pas au vol spécifique du 13 novembre 1950. Deux séries d'opinions sont cependant émises, le 28 septembre précédent.

Le directeur général de l'Aéroport de Paris rappelle les principes du «Contrôle des matériels étrangers» en territoire français (suivant le paragraphe 3 du Règlement de sécurité aérienne). «Les cas litigieux ont été jusqu'à ce jour

traités comme suit: a) l'attention du Commandant de bord est attirée sur l'état de l'avion, celui-ci fait procéder à la réparation par un exploitant ou par un service agréé; il prend le départ après l'exécution d'un vol de contrôle. b) Le Commandant de bord fait procéder à la remise en état par son personnel d'équipage et, dans ce cas après vol de contrôle, fournit une attestation écrite par laquelle il déclare son matériel en état de marche [...] c) Le Commandant d'Aéroport estime l'état de matériel défectueux [...], il est recommandé de ne pas signer les documents.» Le directeur de l'exploitation aérienne ajoute: «je propose que le Commandant d'Aéroport ait le pouvoir de suspendre le départ jusqu'à réponse du message officiel qu'il est tenu d'adresser à la compagnie ou au propriétaire intéressé». En fait, la France aurait voulu s'en remettre au rigoureux *Bureau Veritas* (organisme privé de contrôle et d'expertise).

Ces principes semblent avoir été rappelés pour cause car des problèmes mécaniques avaient été identifiés au cours de quelques vols dont celui du 12 novembre. En outre, des observateurs avaient l'impression que l'entretien de l'avion était limité «au strict nécessaire».

Pour certaines personnes, les difficultés rencontrées lors des voyages antérieurs se sont bel et bien reproduites le 13 novembre. Un Canadien écrira à M. M. Bellonte du B.E.A. de Paris, en mars 1951: «Seuls les témoignages relatant les différents incidents de route si fréquents dans les envolées successives apportent une explication logique de la catastrophe.»

L'ensemble des documents suggèrent une forte différence entre la fiabilité que le *Pèlerin* démontre au plan administratif et les inquiétudes qu'il soulève lors de ses vols. La plupart des observateurs n'ont pas réagi à cet écart pourtant significatif.

L'état de l'appareil — Concernant ses aptitudes physiques, le C.54B — CF-EDN a mauvaise réputation, à en juger par l'opinion de plusieurs utilisateurs. Lors des traversées précédant celle du 13 novembre, de nombreux passagers se plaignent de l'aéronef, des retards et du confort limité à bord. Les heures de voyages sont soumises à des itinéraires un peu flottants; qui s'attend à arriver ici peut descendre ailleurs! Au cours du printemps de 1950, de premiers clients disent avoir

eu la peur de leur vie. Pendant le voyage, des gens sont assis sur des strapontins. Le 12 août, un voyageur québécois, attiré par l'annonce de la compagnie parue dans *Le Devoir*, fait Paris-Montréal mais en passant par Londres et Reykjavik, et il note le retard du service. Le même mois, un citoyen de New York raconte les ennuis subis durant la traversée. À la fin d'octobre, certaines difficultés forcent l'aéroplane à revenir à Montréal; on repart mais il fait froid à bord et on arrive trop tard à Rome pour la cérémonie de la proclamation du dogme de l'assomption, objet premier du voyage. Touché par cette grande déception, M^{gr} Ira Bourassa de Bromptonville (connu pour avoir pris la défense des ouvriers contre le pouvoir duplessiste lors de la grève d'Asbestos) s'en prend rudement au transporteur. Fait assez peu attendu, des prêtres, non seulement des laïcs, attestent des faiblesses de la compagnie, mais tous ces ecclésiastiques vont se taire rapidement.

Par contre, les critiques font l'objet de trois «corrections» de la part des organisateurs. Ces derniers jugent que les Québécois mécontents sont trop exigeants, que les voyageurs ne peuvent à moindre coût recevoir tous les avantages et que les retards dus aux vérifications mécaniques témoignent plutôt de la prudence de la compagnie.

Le public accuse aussi l'appareil de sénilité; en fait, il a huit ans et son nouveau certificat de navigabilité date de juin 1950. On parle aussi, sans trop de preuves, de ratés dans la puissance et même de l'arrêt d'un moteur. M^{gr} Ira Bourassa, ancien passager de Curtiss et revenu de Rome le 22 novembre, se fait le clairon de la thèse d'un avion «en mauvais état», d'un «rebut». D'après sa déclaration à *La Tribune* deux jours après, le DC-4 du 13 novembre, «impuissant à prendre de l'altitude à cause de sa charge et affaibli par l'inactivité d'un moteur, n'a pu s'élever dans la tempête et il a été poussé loin de son trajet jusqu'à ce qu'il frappe le flanc de l'Obiou». Son hypothèse concernant la panne du moteur tient à un reportage italien qui, lui, s'appuie sur une page du livre de vol, tôt trouvée sur les versants de l'Obiou. Ce journal constitue un élément-clef dans la compréhension de l'accident, mais une contradiction complète touche son existence même: on a reconnu puis nié qu'il avait été ramassé. Chacune de ces deux possibilités a pu exister successivement: la

destruction ou la mise à l'écart du cahier était possible après sa récupération, fortuite ou non. Peut-être n'a-t-on jamais trouvé qu'une seule de ses pages?

Au moment de l'accident, chacun des quatre moteurs avait accumulé depuis la dernière révision l'équivalent de 20 voyages aller-retour Canada-Europe. Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer si ces déplacements représentent une lourde charge mais un navigateur consulté s'interroge sur le temps de repos des moteurs. La destruction profonde de l'avion de même que l'absence de certains documents laissent ouverte la question d'une défaillance structurelle. On peut toutefois supposer qu'au départ de Rome le pilote avait jugé l'avion en état d'accomplir son trajet. S'il y avait eu panne de moteur, le *Pèlerin* aurait tenté d'atterrir à un aéroport de la vallée du Rhône. Ce n'est d'ailleurs pas l'incapacité de l'appareil qui expliquerait l'éloignement de cette vallée. Sûrement, il y a autre chose que l'état de la «machine volante».

Suivant le rapport de M. Bellonte, ni les qualifications de l'équipage ni les caractéristiques de l'engin ne se présentent, individuellement, comme des causes majeures de l'accident. Cette appréciation générale des paramètres techniques vaut pour des conditions courantes de vol. En situation difficile, toute déficience mécanique peut se manifester dramatiquement. Sans doute que des moteurs en parfait état auraient mieux lutté contre la turbulence de l'air au-dessus de l'Obiou.

Comme nous excluons, outre le matériel, le hasard, le suicide, l'assassinat, l'explosion en vol, l'attaque par autrui et le mauvais temps comme raisons premières du désastre, reste l'usuelle considération de l'erreur humaine. Les recherches montrent d'ailleurs que les *human factors* composent le principal déterminant des accidents aériens. Selon les mots de Pierre l'Hermite (1951), il s'agit de «causes secondes» (en opposition aux «causes premières» ou divines).

Dans le cas de l'Obiou, l'intervention humaine désastreuse peut être invoquée suivant deux scénarios: une combinaison navigation/vent (hypothèse M. Bellonte) ou un détournement (Opération ZACHVAT).

La thèse de l'erreur de calcul

Selon la convention de Varsovie (1929), c'est le pays où se produit l'accident qui doit entreprendre et mener à terme l'étude de ce dernier.

L'enquête Maurice Bellonte — En conformité avec cette disposition, le Secrétariat général de l'Aviation civile et commerciale de France institue, dès le 18 novembre 1950, un bureau «aux fins de chercher et d'établir les causes et les circonstances» du vol du 13. Dirige l'enquête M. Maurice Bellonte, l'un des fameux pionniers des voyages transatlantiques, venu dans les Alpes très peu de jours après l'accident. Il s'occupe presque en même temps de l'écrasement d'un appareil indien au mont Blanc le 3 novembre précédent; MM. Joffre, Hørter et P. Carour l'assistent. Les délibérations ont surtout lieu en France, tant dans les Alpes qu'à Paris; on fait des excursions à la Casse Rouge de l'Obiou en novembre-décembre 1950 (participation du guide M. Marius Soden) de même que le 20 juillet 1951 (M. Félix Germain).

Par définition, l'apport canadien est limité mais non absent. En principe, M. J.-P. Fournier du ministère fédéral des Transports sert de point de liaison auprès des enquêteurs. Cependant, ni le gouvernement canadien ni la compagnie n'envoient d'observateur à l'importante excursion alpine du 20 juillet. Le 12 décembre 1950, le Canada invite le bureau français à venir y tenir des audiences; la France accepte et le bureau siège à Québec du 9 au 14 mars 1951. Un avocat connu, M^e Gérard Lacroix, participe aux délibérations. Les journaux et un rapport reproduisent en abondance ce qui s'y dit⁷.

Ce voyage en Amérique poursuit trois objectifs officiels. Le Canada veut combattre les déclarations «apparemment mal fondées» qui circulent et peuvent nuire à la réputation du pays. En deuxième lieu, les familles québécoises attendent ces séances de travail pour recevoir plus d'informations. Enfin, les enquêteurs français recueilleraient peut-être des éléments susceptibles d'enrichir leur propre rapport. Pour toutes sortes de raisons, ces buts ne seront que très partiellement atteints. La France apprend peu de chose; elle

n'apporte rien non plus aux citoyens; les griefs populaires ne sont pas totalement contredits. Il s'agit plutôt d'un exercice de relations publiques à la nord-américaine. La tribune prestigieuse de l'Hexagone, en permettant l'étalement des critiques laurentiennes, contribue à les faire atténuer. Plusieurs réactions négatives vis-à-vis l'accident sont absorbées, contrôlées et récupérées par des institutions au Canada.

Les activités nord-américaines de l'enquête française posent un problème de procédure. Le Canada, misant sur les vertus adoucissantes des discussions publiques, désire des séances complètement ouvertes alors que la France préfère agir d'une manière plus privée et discrète. Un certain accommodement se fait autour de la formule des «témoins invités».

Ceux-ci, au nombre de 13, se partagent en deux groupes: d'une part, se trouvent des spécialistes de l'aviation (dont le chef-pilote Campus de Curtiss) apportant des explications administratives et mécaniques rassurantes; d'autre part, des passagers et des agences qui font état de leurs inquiétudes. Il semble que l'enquête ait accordé plus de crédit au premier qu'au deuxième groupe.

De toute façon, le comité français ne possède aucun pouvoir judiciaire et il concentre ses efforts sur les aspects techniques du vol. Cette restriction n'était pas prévue par les réclamants du Québec qui, de bonne foi, croyaient en une démarche globale. De toute façon, le groupe responsable remet à Paris au cours de l'automne 1951 un rapport correspondant aux limites de son mandat.

Au sujet du drame de l'Obiou, des échanges confidentiels ont probablement lieu entre la France et le Canada.

L'itinéraire aérien prévu par Rome — Quand l'avion quitte l'aéroport de Ciampino à 14 h 16 (pour un départ d'abord prévu à 8 heures), la route imposée est la suivante: après le décollage, suivre la verticale du radio-phare non directionnel de Civitavecchia et celle de Bastia (en Corse); survoler Saint-Raphaël, puis à Draguignan, prendre la branche est du radio-phare d'alignement d'Istres. Ainsi, on évite la zone militaire interdite de Toulon. Après le passage à la verticale d'Istres et de Montélimar, atteindre Lyon et Paris (Orly).

D'après le plan de vol, il doit s'écouler environ 150 minutes entre le départ de Rome et le survol de Montélimar.

En fait, d'après M. Bellonte, ce trajet prévu n'est pas suivi, car pour s'écraser à l'Obiou après être passé à Montélimar, le pilote aurait dû modifier brusquement le cap de l'avion; or, un pilote ne peut «commettre ce genre d'erreur⁸». Alors, l'enquêteur français tente de reconstituer le trajet utilisé entre la Côte d'Azur et l'Obiou en prenant comme bases principales d'évaluation les communications radio air-sol sol-air, la durée de chaque étape de vol, les conditions météorologiques (de forts vents), la vitesse de l'avion (180 nœuds)⁹, et les comptes rendus des voyages précédents.

Un itinéraire peut-être suivi — Le trajet de la Corse à l'Obiou que M. Bellonte fait choisir à l'équipage aurait compris trois caps successifs.

Vol vers l'ouest-nord-ouest. «De Bastia au point A (à l'est de Draguignan) de la branche est du radio-phare d'Istres, le temps calculé s'établit à 48 minutes [...] À cause du vent d'ouest, la ligne de vol a déjà subi une déviation vers la droite de 5 degrés.» D'après cette hypothèse, l'appareil est déjà engagé dans une voie de côté qui produira une catastrophe moins de deux heures plus tard.

Vol vers l'ouest évitant les Alpes. «Du point A au point B de la branche est du radio-phare d'Istres. Le point B est déterminé de telle façon que l'avion y parvienne dès 16 h 26 (indication: *over* Istres), mais en fait, il est à 40 milles nautiques à l'est d'Istres.» L'appareil n'atteint donc pas ce lieu mais il déclare cependant s'y trouver; le dangereux décalage spatial s'accentue.

Vol vers le nord-nord-ouest. Du point B à l'Obiou. En théorie, l'aéronef se dirige vers Lyon suivant un cap géographique de 343 degrés mais, comme il s'abat à l'Obiou, ce cap aura été de 360 degrés, soit une différence de 17. Par conséquent, cet écart est supérieur à la dérive prévue. Si, à partir de témoignages au sol, «on admet le passage de l'avion à Sisteron [sur la Durance] et à Gap-Tallard, le temps de parcours mis réellement est de 34 minutes. Cette nouvelle différence peut s'expliquer par des caractéristiques de vent autres que celles attendues, par une vitesse de l'avion

inférieure à celle retenue (réduction des gaz consécutive à une forte turbulence), enfin, par une navigation indécise après Gap (aller et retour signalés par deux témoins). D'après cette interprétation du trajet, à 16 h 44, heure du message *over* Montélimar, l'appareil se trouve plus à l'est, soit à la proximité de l'aérodrome de Gap-Tallard.» Continuant toujours sa route trop en bordure des Alpes, c'est-à-dire volant au nord et non au nord-nord-ouest, le *Pèlerin* s'écrase vers 17 heures sur la montagne que l'on sait.

Le rapport M. Bellonte examine ensuite les «raisons pour lesquelles les erreurs précédentes ont pu être commises».

Cette navigation a été conduite par un équipage qui a toujours pensé longer la vallée du Rhône [située plus à l'ouest, en dehors des Alpes] et qui n'a pas contrôlé son itinéraire par des positions radio avec suffisamment de précision. On peut supposer que si le pilote était passé à la verticale d'Istres en y contrôlant son passage, il n'aurait pas été dérivé sur l'Obiou, le balisage radio de la route de la vallée du Rhône ne pouvait permettre cette erreur.

Ayant vraisemblablement quitté la route normale au point B de la branche est du radio-phare d'Istres, le pilote:

- n'a pas utilisé le réseau Haute Fréquence,
- n'a pas utilisé le réseau MF,
- était dans l'impossibilité d'utiliser le réseau français des fixers, les deux postes VHF du bord n'étant pas munis des quartzs correspondants,
- a dû naviguer uniquement à l'aide des radio-compas en prenant des repères au sol qui, comme nous l'avons vu, se sont trouvés erronés. Les radio-compas ont vraisemblablement donné des indications imprécises en raison du brouillage atmosphérique signalé à ce moment par plusieurs équipages.

L'auteur, M. Bellonte, conclut son rigoureux rapport en mentionnant une malheureuse faiblesse dans le langage même de la navigation. «Cet accident a montré une fois encore l'imprécision de l'expression QAY qui signifiait: "au-dessus de" ou "en face de" (entendre au-dessus d'un poste ou en face de lui).» Ce code confus sera levé en mai 1951 par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). À ce

point de vue, l'écrasement canadien aura servi à quelque chose.

Évaluation de l'hypothèse — Sans être des spécialistes, que penser de cette théorie de l'erreur de navigation accentuée par un vent d'ouest? Quel crédit doit-on donner à l'interprétation fournie par l'enquêteur français?

Au départ, elle est certes séduisante et vraisemblable. Son argumentation profite de la compétence professionnelle de son célèbre auteur. Elle montre son habileté à dissérer sur les rapports entre le plan de vol, le trajet effectué, le temps utilisé, les messages air-sol sol-air ainsi que les décisions de navigation prises à tort ou à raison par l'équipage.

L'hypothèse soulève néanmoins des interrogations. Il apparaît surprenant que l'idée du «trajet raccourci» demeure conforme aux tout premiers commentaires de l'accident, ceux-là antérieurs aux études. Dès novembre 1950, le *Globe and Mail* de Toronto rapporte le «*shortcut*» du pilote. Évidemment, l'enquêteur M. Bellonte est en mesure d'évaluer cette hâtive proposition en fonction des documents dont il dispose. On peut entendre que l'abrègement de l'itinéraire, plutôt que d'être intentionnel, tient à des erreurs de calcul de temps, ces dernières dues à une méconnaissance de la force réelle du vent; il s'agirait donc d'une déviation «dérivée», peut-être due à la négligence, mais non volontaire. En fait, d'après le rapport M. Bellonte, l'avion vole trop à l'est — n'atteint jamais la vallée du Rhône — pour deux causes jumelées: la déportation aérienne depuis Bastia, le vol direct vers le nord à partir du point B.

L'acceptation complète de l'interprétation M. Bellonte détourne l'attention d'un certain nombre de problèmes qui, pourtant, demeurent. D'abord, même si l'argumentation est probante, elle est seulement une analyse, une lecture déductive de la situation, une construction mentale. Elle ne correspond pas nécessairement à ce qui a pu se passer; elle n'est d'ailleurs pas présentée comme une preuve hors de tout doute. Le scénario proposé conduit à considérer comme erronée la dernière moitié des liaisons air-terre: les affirmations de l'avion à l'effet de survoler le poste X, d'être *over*, n'auraient pas été exactes. Pour expliquer l'erreur des messages, l'enquêteur fait l'hypothèse d'un vol «à l'estime». Mais on aurait dû ainsi

naviguer pendant plus d'une heure sans que personne ne s'inquiète: ni l'équipage qui ne vérifie pas sa position vers Istres ni le sol qui ne réagit pas devant l'impossibilité des déclarations aériennes. Un gros avion peut-il demeurer si longtemps dans l'imprécision, et cela sans être sur le qui-vive ou prévenu par qui que ce soit? Une «telle négligence du pilote serait peu explicable», remarque un navigateur d'expérience. Il est vrai que l'instrumentation ne permet pas à toutes les stations terrestres de calculer la position de l'avion.

Les communications air-sol sol-air ont plutôt donné une impression de normalité. D'après les archives de l'important Centre de circulation aérienne d'Aix: «l'émission et la réception de part et d'autre a toujours été excellente [...] De Bastia à son dernier contact [Montélimar], l'avion a parfaitement travaillé».

Le fait qu'un avion s'égare pourrait relever de causes non techniques. Déjà, les capacités d'analyse et de décision du *Pèlerin* sont-elles diminuées ou contrecarrées? L'appareil opère-t-il dans des conditions normales? Obéit-il à une autre autorité? L'équipage peut-il dévier d'une route décidée et acceptée — prendre un raccourci — mais envoyer périodiquement les messages attendus comme si de rien n'était? D'après nous, puisque la déviation du vol ne se fera que plus tard, ces questions ne peuvent appuyer l'hypothèse du raccourci.

Les différences entre le temps prévu et le temps utilisé d'une escale à l'autre laissent-elles obligatoirement supposer que, par rapport au Rhône, l'avion vole trop à l'est, c'est-à-dire passe successivement à B-Sisteron-Gap-Tallard? Certains écarts temporels ne peuvent-ils pas être imputés aux variations éoliennes, en un jour de turbulence qui commande encore moins qu'à l'ordinaire l'unité des conditions montagnardes d'un lieu voisin à l'autre?

Le rapport M. Bellonte n'écarte pas les témoignages d'individus au sol devinant au travers des nuages un appareil virevoltant à 2 500 mètres, mais il se peut fort bien que ces «observations» ne soient pas plus précises et fiables que celles attribuées au Mas de Saint-Disdier (voir plus haut). D'ailleurs aucun message de détresse ne vient confirmer les contradictions dans la direction du vol. Dans le même ordre d'idées, il est bien possible que, peu auparavant, les passagers

n'aient pas du tout survolé Sisteron sur la moyenne Durance.

Enfin, l'hypothèse parisienne, respectant les instructions reçues, ne considère que les aspects techniques. Elle n'a pas pour mission d'étudier les liens possibles entre le vol et les bizarreries que nous avons identifiées en d'autres chapitres; l'amplitude de l'enquête ne peut être exhaustive.

Le rapport français n'est pas uniformément reçu au Canada. D'un côté, il déçoit les familles québécoises qui se posaient tant de questions, notamment en ce qui concerne la puissance de l'appareil, la responsabilité de l'entreprise et le quasi-embargo sur les informations. D'un autre côté, les intérêts Curtiss l'accueillent avec soulagement vu que la compagnie n'est pas incriminée.

Malgré nos commentaires, l'enquête Maurice Bellonte proposait, en son temps, une explication satisfaisante de ce qui avait pu se passer le 13 novembre 1950 de 14 à 17 heures. Pour le Canada, le Québec et l'Église, une telle interprétation était bienvenue d'autant plus que, signée par l'étranger, elle portait la marque de l'objectivité. Tous les interlocuteurs majeurs s'en montrent satisfaits. Aucune commission fédérale ou provinciale ne voit le jour. L'objectif de compréhension générale des choses est abandonné. Rien n'est poussé plus loin.

Déviations vers les pays de l'Est

Ne pourrions-nous pas envisager une autre voie, après celles de la fatalité (chiffre 13), du suicide, de l'assassinat, de l'explosion, du hasard, d'une attaque, de la déportation par le vent, de la valeur de la compagnie, de l'état de la mécanique et des calculs de navigation? Il s'agit de l'hypothèse d'un détournement à connotation politique, violence qui malheureusement ne restera pas le seul cas dans l'histoire de l'aviation civile. Notre interprétation relève des convergences; le lecteur y trouvera un ensemble d'agents complémentaires même si certains demeurent mal définis. Cette nouvelle explication se fonde sur l'internationalité qui caractérisait déjà le pèlerinage canadien. Nous demeurons à l'intérieur du domaine des «causes humaines», relevant des décisions des hommes.

La raison de la catastrophe ici proposée converge avec la rumeur suivant laquelle le vol avait connu un «incident matériel».

Deux sections du trajet — Spatialement, le trajet du 13 novembre se partage en deux parties fort différentes: l'une, conventionnelle, de Rome à Montélimar, l'autre, brutale, de Montélimar vers les pays de l'Est. L'itinéraire proposé ici est différent de celui imaginé par M. Bellonte.

Section Rome-Montélimar. L'équipage suit fidèlement le plan de vol établi par Rome avant le départ. Le trajet dure 2 h 28 min et se fait probablement sans histoires. Suivant un manuscrit, «l'avion est plus stable que le bateau» (le rédacteur ayant quitté Québec sur le *Columbia*, le 13 octobre). On passe *over* les stations de Bastia, d'Istres et de Montélimar, conformément à ce que les messages air-sol sol-air déclarent¹⁰. L'équipage, habitué qu'il est à ce trajet, ne sent pas le besoin de vérifier davantage sa position.

Jusque-là, le vol devait ressembler aux précédents. Rien n'indique un trajet différent de celui prévu à Rome et accepté par l'équipage.

Section Montélimar-Obiou. C'est à Montélimar que commence à s'appliquer le modèle de déviation. Très peu de temps après le dernier contact-radio régulier à 16 h 44, des choses dramatiques se passent à bord de l'avion vu un changement de cap majeur. On quitte la direction nord, celle devant conduire à Lyon, pour prendre une direction nord-est, vers l'Europe centrale; en d'autres termes, plutôt que de continuer de naviguer sur 350-355 degrés environ, on a dû commencer à le faire sur 40 à 45. Si l'on mettait en rapport direct Montélimar et l'Obiou, le trajet apparaîtrait plutôt vers l'est-nord-est, suivant une direction de 70 à 75 degrés, mais on ne se proposait certainement pas d'aller d'abord à l'Obiou. Quoi qu'il en soit, à Montélimar, le virage paraît de forte amplitude; il est probablement nerveux, ce qui doit importer les passagers craintifs et sensibles. En fait, entre Montélimar et l'Obiou, le cap n'est pas linéaire, oscillant plutôt brusquement et fréquemment. Dans cette section du vol,

l'irrégularité directionnelle caractérise le déplacement de l'avion: l'équipage essaie-t-il de s'opposer à la violence? De toute façon, pour s'écraser à l'Obiou après être passé à Montélimar, le *Pèlerin* devait clairement quitter la vallée du Rhône.

Constatons que la déviation — même si le cap varie d'un moment à l'autre — n'est pas plus une hypothèse que l'écrasement lui-même et que les deux faits sont indissolubles, la chute de l'appareil se produisant dans le prolongement général de la direction insolite prise à Montélimar. Dans l'écrasement, on peut voir une analogie avec le décès du conducteur d'une automobile percutant un arbre à l'écart d'une route. Il n'est pas nécessaire d'être témoin du dérapage du véhicule ou de trouver une déclaration préenregistrée de l'intention du chauffeur pour être assuré de l'accident routier; ce dernier sera d'office l'objet d'une enquête sur ses causes. En rapport à l'avion de 1950, l'autoroute, c'est la vallée du Rhône, l'arbre-mur, l'Obiou. Le virage aérien est trop brutal pour avoir été normal. On est en outre assuré qu'il s'est produit peu après 16 h 44. L'analogie avec la voiture détruite s'arrête ici car le *Pèlerin*, lui, a été dévié et il ne sera pas soumis à une commission globale d'examen.

À Montélimar, le coude dans le déplacement ne peut être un effet soudain du vent. De toute façon, un pilote d'expérience reprend immédiatement en mains son engin; or, dans le trajet Montélimar-Obiou, 90 kilomètres linéaires ne lui auraient pas suffi pour se remettre d'une pression indue. Une telle modification de navigation, inhabituelle, ne correspond pas non plus à un ajustement normal du plan de vol.

Au moment où le *Pèlerin canadien*, détourné, s'écrase, la station de Lyon devait se préparer à recevoir son message. Mais avec ou sans interruption brutale à l'Obiou, l'appareil, maintenant hors du plan vers le nord, ne se serait probablement pas rapporté auprès de Lyon; sans nouvelles, ce poste en aurait déduit qu'il se passait quelque chose d'inattendu.

La présentation d'une hypothèse caractérisée par sa hardiesse et son ampleur peut permettre au lecteur de sortir un peu du brouillard. L'accident se présente comme directement lié au coude à Montélimar; ce virage constitue la réponse obligée à un ordre imposé à l'équipage, bizarrerie que l'on trouve dans les détournements, surtout ceux qui ne

sont pas commandés par des professionnels de la chose. D'une façon très inusitée dans un pèlerinage, rien de moins que des militants politiques du bloc de l'Ouest et d'autres du bloc de l'Est vont devenir les principaux décideurs de la dernière section du trajet. Le pèlerinage se transforme en «affaire». La religiosité intense des pieux voyageurs perd sa place de premier plan; les pauvres pèlerins ne sont plus que des épiphénomènes sur terre. Nous avons l'impression qu'une chose à bord, en l'occurrence la TABULA, pièce d'espionnage au bénéfice du bloc de l'Ouest, prend plus d'importance que les personnes; des normes stratégiques comptent davantage que la pratique religieuse traditionnelle. À considérer toutes les particularités qui marquent le voyage du 13 au 13, notre interprétation criminelle de l'accident cesse d'être tellement étonnante.

Mais pourquoi diable à partir de Montélimar, se diriger non plus vers le nord mais bifurquer brusquement vers l'est et le nord-est? Évidemment, les motifs de cette grave anomalie sont plus difficiles à établir que ne l'est le fait physique de l'interruption du vol vers Lyon-Paris.

Éliminons l'éventualité qu'une modification aussi énorme puisse avoir été délibérément entreprise par un équipage professionnel. En outre, depuis sept mois, celui-ci est bien conscient du caractère profondément religieux de sa fidèle clientèle québécoise. Il faut donc chercher ailleurs la raison de la déviation du trajet.

À Montélimar, l'imposition d'une bifurcation est irréfléchie et réunit toutes les chances de conduire à une catastrophe. Il faut prendre bien conscience que la nouvelle direction allait faire pénétrer le *Pèlerin* dans une autre province climatique et topographique, région dangereuse jusqu'alors sagement évitée par le pilote. D'après la Direction nationale de la météorologie française qui, pour nous, a bien voulu analyser le temps du 13 novembre, «l'air polaire maritime chaud, coincé entre le massif alpin et le front froid situé plus au nord, devient convectivement instable par soulèvement frontal et orographique [...]; à 2 960 mètres, la température est d'environ -4 degrés Celsius». En montagne, les précipitations fines et le refroidissement créent des conditions de givrage; l'ennuage s'accroît; la turbulence générale

et l'agitation violente de l'air en topographie heurtée rendent dangereuse toute navigation qui irait raser des sommets. De telles circonstances vont beaucoup exiger et de l'avion et de l'équipage; le seuil de sécurité allait être dépassé.

En ce qui concerne l'altitude, l'appareil, après avoir été forcé de quitter la vallée sécuritaire du Rhône où il volait à 2 745 mètres, ne pouvait sans risque continuer ainsi en haute montagne. Il lui fallait se situer plus haut et ne pas être localement victime d'une poche d'air, comme en avait rencontrée le vol grec. Mais le *Pèlerin* avait-il augmenté son altitude? Il semble que oui étant donné les 3 810 mètres indiqués à l'altimètre démolé, mais à une telle hauteur, l'avion n'aurait pu frapper l'Obiou. Il faut donc comprendre soit que le cadran ne fonctionnait pas du tout (chose impossible), soit que le choc initial et les soubresauts subséquents de la cabine de pilotage avaient modifié l'état des données enregistrées.

À partir d'un Obiou contourné, en effectuant 40 autres kilomètres vers l'est-nord-est, l'avion n'aurait évité le sommet du Pelvoux qu'en accroissant son altitude au-delà de 4 100 mètres (13 500 pieds).

Il se serait révélé moins suicidaire mais toujours dangereux en territoire montagneux d'essayer de sortir des Alpes par le nord-nord-est en s'aventurant en zigzag au-dessus du Sillon alpin vers Grenoble, puis au-dessus de l'une des cluses préalpines, au-dessus du lac Léman (Genève) et du Plateau Suisse (Berne) pour atteindre les régions les moins éloignées de l'Europe centrale contrôlées par l'une des armées d'occupation. Ces crochets risqués dans l'itinéraire aérien n'auraient guère pris plus de temps que le trajet régulier entre Montélimar et Paris. Sur cette section excédentaire au-dessus des surfaces les moins élevées, l'avion, en maintenant rigoureusement son altitude de croisière, fixée à Rome à 3 200 mètres (10 500 pieds), n'aurait pas eu de problème de hauteur; il en aurait été de même du carburant, étant donné les réserves à bord. Mais la collaboration entière de l'équipage aurait été indispensable.

Encore une fois, cette pirouette vers l'est et le massif alpin ne peut être une décision de navigateurs de métier. Cette importante remarque, convergente avec d'autres, laisse entendre que quelqu'un à bord influence la suite d'un voyage

de retour qui, jusqu'à Montélimar, avait été régulier. À cet endroit, les «détourneurs», sans doute inexpérimentés, croient peut-être l'avion apte (position altitudinale et capacité physique) à éviter tous les sommets périphériques des Alpes; l'Obiou, même de peu, prouve que, sur cet autre point, ils ont également tort.

Mais la considération de ces aspects techniques ne fournit pas les raisons d'une escale supplémentaire qui aurait ressemblé à un détournement voulu comme bref. Une certaine réponse se trouve dans une situation internationale d'une ampleur plus grande encore que celle du pèlerinage canadien en Europe.

Le contexte géopolitique de 1950 — Certains rappels de l'histoire mondiale au milieu du siècle ne peuvent être évités; que l'on nous permette de choisir le niveau événementiel plutôt que le niveau doctrinal.

Entre l'URSS et les États-Unis, dès 1945, commence une longue période de confrontation. Même si les politicologues analysent toujours le phénomène, les traits marquants semblent avoir été la victoire militaire à partager, la main mise de l'Union soviétique sur l'Europe de l'Est, le décès de Roosevelt, la déclaration de Staline concernant l'expansion du communisme, la politique américaine du *containment*, la doctrine Truman ainsi que, réciproquement, de bien mauvaises perceptions. De toute façon, ce stress universel possède son identité: *Cold War*, *guerre froide*, mots qui apparaissent dans des titres d'ouvrages en 1947 et qui font suite à la célèbre notion de «rideau de fer» de Winston Churchill. Cette dure période connaît à la fois des interventions militaires et non militaires. Suivant les camps, des centaines d'attitudes positives ou négatives se font à l'endroit du communisme, du capitalisme ou des religions occidentales. Les deux Grands scrutent le globe en quête de crises et en font naître au besoin. Ce nouvel énervement planétaire ne se présente pas comme un pur accident de l'histoire; il exprime plutôt une double démonstration de puissance. En fait, les années 1948-1952 auront été très conflictuelles; elles correspondent tant en URSS qu'aux États-Unis à un fort accroissement des budgets de la défense. Ces conditions politiques, pour une part

psychologiques, sont à l'origine de «mesures hostiles» de part et d'autre¹¹. M. André Fontaine verra dans la guerre froide le «paroxysme de l'affrontement du bloc soviétique et du monde bourgeois». Par analogie, les météorologues parlent de «temps orageux».

Les années 1950 sont bien loin de la situation actuelle tant dans le bloc de l'Est, engagé qu'il est dans la *glasnost*, qu'aux États-Unis, occupés à redéfinir leur politique étrangère. Alors, les agacements n'auront jamais été aussi excessifs entre les deux mondes capitaliste et étatisé, surtout entre les États-Unis et le l'Union soviétique. Les deux côtés tentent de justifier toutes formes d'escalade. Chacun des deux blocs connaît des temps forts: côté soviétique, actions du Kominform (reconstitué en 1947); «coup de Prague» (1948); République démocratique allemande; bombe atomique, mur de Berlin; Comecon (Conseil d'assistance). Côté «monde libre», plan Marshall d'aide à l'Europe de l'Ouest (1948); République fédérale allemande (1949); Organisation du traité de l'Atlantique-Nord (1949).

La guerre froide se durcit; en avril 1950, des armes états-uniennes sont envoyées en France et en Italie, matériel que les puissants syndicats européens de gauche menacent de ne pas manutentionner ou de jeter à la mer. Le 22 avril, un B-29 états-unien est abattu au-dessus de la Baltique. Ces actes d'opposition que la presse internationale qualifie alors de préludes à de plus graves incidents encore n'accentuent pas seulement les tensions ponctuelles; ils établissent un climat général d'inquiétude et pressent les sympathisants de chaque groupe à fournir tous les appuis possibles en vue d'une bataille décisive à venir.

L'Asie participe également à la confrontation. En 1949, c'est la victoire attendue de Mao Tsé-Toung en Chine. Au début de la guerre de Corée (25 juin 1950), la tension est telle qu'un conflit mondial aurait pu éclater¹². Quatre mois plus tard, le Viêt-minh capture deux importants postes français. L'année suivante, l'Église catholique fait savoir que «cinq religieuses canadiennes de la communauté des Missionnaires de l'Immaculée-Conception sont jetées en prison par les communistes chinois de Canton».

L'embrassement progressif des esprits se traduit par une série de suspicions, de dénonciations conduisant, du moins en

Occident, à des procès politiques. Aux États-Unis, le plus célèbre est bien celui des Rosenberg, arrêtés en août 1950, traduits en justice l'année suivante, puis exécutés. L'espionnage pour le compte des Soviétiques comme le mur de Berlin et la guerre de Corée alimentent les campagnes réactionnaires du sénateur Joseph McCarthy. La fiction accentue les dangers réels. Le 15 avril 1950, un caporal des États-Unis est aussi accusé de trahison procommuniste. Sept jours plus tard, d'après un texte de la gauche parisienne: «L'Amérique a la rage¹³.»

Le Canada aussi vit ce genre de surchauffe politique¹⁴. En avril 1950, il ouvre à son extrémité nord-est le puissant poste militaire d'Alert, chargé de l'écoute du territoire «ennemi» de l'autre côté de l'océan Arctique. Les possibles activités d'espionnage entrepris par des gens vivant au Canada au bénéfice du Grand Frère tombent sous une surveillance plus étroite. Des gens de l'ambassade soviétique sont accusés suite à la défection d'Igor S. Gouzenko. Le seul député communiste siégeant à Ottawa est arrêté (affaire Fred Rose)¹⁵. Le 10 juillet 1950, T. Buck, chef du *Labor-Progressive Party* de Toronto, exige du Premier ministre une politique de *Hands Off Korea*. Le gouvernement voit les choses autrement. Étant donné que la guerre de Corée peut dégénérer en conflit universel, le Canada déclare ne pas permettre aux communistes de trahir le pays: «La police fédérale a des plans bien nourris pour disposer de ceux qui s'opposeraient à une guerre contre l'Union soviétique», rapportent les journaux. Curieusement, on est au 18 novembre 1950, le jour même des funérailles des pèlerins à Grenoble. Le 5 décembre suivant, le chef du Parti conservateur fédéral, M. George Drew, demande à son tour la mise hors-la-loi du communisme; puis le 12, la Commission des relations ouvrières dissout d'autorité l'Union des Marins canadiens parce qu'elle est «dominée par les communistes».

Dans la province de Québec, la «réaction», électoralement alimentée par le Premier ministre M. Maurice Duplessis, fait tenir, par des sympathisants, des propos surprenants: c'est l'athéisme international qui a fait écraser le *Pèlerin canadien* afin de se venger de l'Église catholique universelle ainsi que du régime de droite de l'Union nationale; un tel accident

servirait de leçon à ceux qui pensent que les rapports Québec-Vatican peuvent être rentables! Cette atmosphère de confrontation se retrouve ici et là. À Montréal, la police saisit, en 1948, du matériel communiste¹⁶. Dans un texte publié par *L'Action catholique*, un prêtre de Desbiens écrit: «si les peuples opprimés par les communistes pouvaient voir le Pape et expérimenter l'affection sincère qu'il porte à chacun de ses enfants, ils auraient tôt fait d'abandonner ces hâbleurs qui les conduisent à leur perte». Quant au père P.-H. Barabé, il dit de l'Italie de 1950: «Le communisme y fait du travail. La grande campagne du R.P. Lombardi, S.J., lui a fait subir quelques échecs jusqu'ici. Nous espérons bien que ces échecs se répéteront jusqu'à la victoire finale¹⁷.» Dans son carnet de l'Année Sainte, l'abbé L. Boisseau écorche lui aussi les communistes italiens; pour sa part, le père Antoine Bernard informe que la «banlieue de Paris grouille de communistes». Le *Messenger* canadien du Sacré-Cœur, publié à Montréal, alimente une chronique consacrée aux difficultés de l'Église derrière le rideau de fer. De son côté, l'Institut *Veritas*, également localisé dans la métropole, s'est donné pour but de combattre l'idéologie de gauche.

Le mouvement *pro Russia* (entendre, d'une façon d'ailleurs équivoque, pro-catholique orthodoxe et pro-Occident) comprend une branche canadienne à laquelle devait venir collaborer le passager du *Pèlerin*, M. Mocchiutti. Ce mouvement chrétien peut-il demeurer politiquement neutre? Il provoque sans aucun doute un agacement certain dans le monde soviétisé de l'Est.

L'agitation gagne aussi l'Europe occidentale. D'abord, la politique autre que celle du centre et de la droite représente une force puissante; le Parti communiste, ou P.C., recueille ici et là le plus grand nombre de votes. En 1945, le Parti travailliste avait pris le pouvoir en Grande-Bretagne. En France, des personnages en vue des mondes littéraires, artistiques et universitaires offrent un appui non équivoque aux objectifs marxistes. Les nombreux graffiti *US Go Home* sont surtout l'œuvre des gauchistes. Des groupes de citoyens rêvent au bonheur du Grand Soir; d'autres chantent symboliquement: «il va vers le soleil levant, notre pays»; des étudiants n'hésitent pas à citer l'*Internationale*. En 1949,

Rome émet un décret menaçant d'excommunication les catholiques français qui «apporteraient leurs concours aux communistes¹⁸». Parfois, les autorités politiques réagissent; le 28 avril 1950, la France change le président de sa Commission atomique, le savant Joliot-Curie, parce qu'il s'oppose, dit-on, à toute guerre contre l'URSS. En novembre, le secrétaire du P.C., Maurice Thorez, quitte Paris pour se faire soigner à Moscou. Pour sa part, François Veuillot rappelle, à propos de la béatification de Marguerite Bourgeoys (12 novembre), «qu'en France, nos élites se voient en lutte contre les jeunes communistes athées».

En Italie, la tension communisme-catholicisme est aussi élevée; d'après un observateur canadien de haut niveau, les propagandistes de Moscou font valoir aux petits aubergistes que l'Église les prive de recettes légitimes en favorisant une politique de bas prix à l'intention des pèlerins de l'Année Sainte. On espère ainsi soutenir le membership du P.C. national. Ce rapport d'opposition est loin d'être le seul entre le Vatican et le soviétisme.

Les journaux occidentaux font état de nombreuses persécutions des chrétiens dans les pays du rideau de fer. En 1949, on emprisonne le cardinal Mindzensty de Hongrie. La même année, 15 ministres protestants sont arrêtés en Bulgarie. Le 5 avril 1950, Prague condamne 10 religieux à la prison pour espionnage au profit du Vatican. Le 11 suivant, ce dernier «publie des preuves» de la persécution de l'Église en Pologne. En août, la Roumanie abolit ordres et congrégations. En Yougoslavie, l'organe du Parti croate *Naprijed* lance le mot d'ordre de «mobiliser l'opinion publique contre le travail nuisible des prêtres», suivant une plainte faite par la Secrétairerie d'État de Sa Sainteté. Dans toute l'Europe centrale et en URSS, la pratique religieuse ne bénéficie pas de la protection de la loi.

En référence à l'accident de l'Obiou, le journal «communiste» de Grenoble, *Les Allobroges*, fait plus que de la simple information quand il affirme le 15 novembre 1950: «une main, une bague, des lambeaux de chair [...] il reste peu de choses de l'évêque de Québec». Le journal peut compter sur une bonne clientèle; aux élections municipales de la ville, en 1949, la liste communiste arrive bonne première.

Bref, ces rappels empruntés à divers pays et pris parmi beaucoup d'autres exemples confirment non seulement l'existence bien réelle de deux blocs opposés mais aussi les attitudes d'alignement que leurs alliés satellites sont invités à prendre. Entre l'URSS et les États-Unis, le dialogue de circonstance des années 1941-1945, devenu caduc, fait place à l'agressivité, voire à la rupture dangereuse. Des politicologues parlent d'un type de «guerre sainte», de part et d'autre. Cette stratégie du verbe forcé pouvant produire des apocalypses invite fortement des tiers à des collaborations militantes. Nous reconnaissons cependant que cette pression ne conduit pas nécessairement à une collaboration obligée de la part de tous et chacun; le pressant appel de la guerre froide ne se rend pas là.

Dans ce contexte mondial où les gestes peuvent être épiés, puis jugés en fonction d'un déchirement manichéen, il n'est pas déraisonnable de songer à l'ensemble du catholicisme. D'après le *Canada ecclésiastique*, le Pape, en proclamant l'Année Sainte en mai 1949, «demande aux catholiques du monde entier de participer à la lutte contre les persécuteurs de l'Église»; ceux-ci ne sont pas identifiés mais plusieurs y reconnaissent les «pays rouges». D'une façon presque contradictoire, Rome ne perd pas pour autant son objectif suprême de convertir les communistes, c'est-à-dire d'espérer leur «retour». En fait, cette grande Année alimente, partout dans le monde, une croisade pro-religieuse. Comparativement, l'URSS est loin de faire autant de gains; ce déséquilibre planétaire ne doit pas inviter le Grand Frère à faire taire ses peurs et mettre un frein à ses manœuvres. Un titre d'ouvrage, *Rome ou Moscou*, publié quelques années plus tard, exprime la stratégie à finir vécue par de nombreux militants.

Il en est ainsi des rapports entre les deux grands blocs politiques. Au-delà de toutes les équivoques, le pèlerinage romain de 1950 renforce la liaison dominante entre le monde occidental et le catholicisme; indirectement, l'Année Sainte constitue un événement politique. À ce point de vue, l'Amérique comme telle marque indirectement un avantage sur l'autre bloc. De plus, dans la perspective d'une guerre entre les deux Grands, on peut s'attendre à ce que la neutralité théorique de l'Église s'infléchisse en faveur des «pays libres».

Il n'est pas du tout impossible que des chrétiens, à Rome et ailleurs, travaillent déjà en faveur de la cause politique de l'Occident.

Les pieux québécois sont bien peu de chose dans cet embrasement mondial mais leur déplacement de novembre 1950 est providentiel en ce sens qu'il se trouve à relier deux des principaux foyers anticommunistes du monde: le Vatican et l'Amérique du Nord. Nous imaginons que des tiers, militants politiques peu scrupuleux, ne résistent pas à la tentation de se servir d'un pèlerinage hors de tout soupçon; l'avion bénit leur fournit une occasion qui ne pouvait être mieux déguisée, d'où la mise à bord de la TABULA. Puis, le *Pèlerin* va devenir comme une arène où des adversaires vont combattre afin de garder ou de s'approprier des documents jugés utiles.

Manœuvre avortée — Que le lecteur comprenne qu'il commence à «naviguer à l'estime», comme l'aurait fait d'ailleurs l'avion canadien lui-même en essayant de traverser les Alpes vers le nord-est. En effet, après le profond virage à Montélimar, les informations se font très rares, à l'exception de celles déduites de la déviation, de l'écrasement et de certains autres faits. Cette carence documentaire est plus que compréhensible dans les circonstances; aussi les notes accompagnatrices du texte deviendront-elles moins abondantes et le mode conditionnel sera-t-il davantage utilisé. Libre au lecteur qui réclame des certitudes de nous quitter ici car le récit n'arrêtera pas pour autant. Nous sommes dans la situation de ceux qui, terminant un immense casse-tête, réalisent qu'il va manquer quelques pièces; le montage déjà fait, le sens de l'objet figuré de même que les contours des morceaux disparus les invitent à se demander à quoi ressemble le puzzle fini. Par analogie, nous poursuivons l'histoire des événements dont plusieurs apparaîtront dans le prolongement naturel de ceux qui ont précédés.

Avant le départ de Rome, le futur vol est l'objet d'une planification d'une ampleur inhabituelle. Curtiss-Reid prépare son programme ordinaire de transport de passagers réguliers mais sont aussi présents deux autres groupes indépendants: celui qui pénètre dans l'avion avec la précieuse TABULA¹⁹, et le

groupe opposé des personnes clandestines devant au moment opportun s'accaparer de ladite liste. À l'aéroport, chacune de ces deux entités conflictuelles est appuyée par du personnel de garde et de conseil; ainsi, il aurait été difficile pour le dernier groupe d'empêcher la montée des documents ou même de s'en emparer sur-le-champ. Chez chacun des acteurs, la tension est certainement élevée, étant donné l'enjeu des pièces et les risques personnels courus. L'appréhension est probablement plus grande chez les «détourneurs» qui avaient seulement quatre heures pour faire leur coup hardi. Quant au porteur ou conservateur temporaire de la TABULA, il devait ignorer la menace immédiate de saisie qui pesait sur son trésor. Évidemment, chaque catégorie d'agents se devait de réussir. Comme au jeu d'échecs, les préparateurs avaient sans doute tout prévu et envisagé toutes les éventualités, à l'exception d'un écrasement de l'aéronef.

Les responsables du détournement aérien, c'est-à-dire de l'opération ZACHVAT, comprennent d'abord un chef: *Valentina*, Russe de 36 ans, ravissante tigresse. Deux fois diplômée d'université — sciences politiques, langues modernes — elle utilise d'une manière élégante les deux parlars d'usage à bord, l'anglais de l'équipage, le français des pèlerins. Politiquement très anticapitaliste et aveuglée par le stalinisme, elle croit vraiment menacée la sécurité de son pays et, en conséquence, tient à diminuer la pression sur lui. Pour ce faire, elle bénéficie de l'appui de cadres soviétiques supérieurs, appui qu'elle sait entretenir. Cette stratège qui s'est montrée efficace lors de coups terrestres antérieurs a cependant deux faiblesses: une connaissance insuffisante de la navigation aérienne — ce qui contribuera à la tragédie — et l'habitude de préparer des cadeaux à certains membres du Parti, gentillesse rentable au plan de l'avancement. C'est d'ailleurs en fonction du second objectif qu'à Rome elle avait garni sa poitrine d'une guirlande de riches montres, le tout recouvert d'une veste de costume à gros boutons, comme en portent les hôtesses. Son compagnon, le Méditerranéen *Amilcar*, appaîtreur de son métier, apparaît plus remarquable par ses muscles que par ses syllogismes; genre gorille, il sera l'homme de force obéissant aveuglément aux ordres de *Valentina*. Il lui est d'autant plus dévoué qu'il espère toujours

profiter de ses douces faveurs; mais la rigoureuse directrice table même sur cette intention — d'ailleurs hors-règle — pour contenir l'autre penchant d'Amilcar, celui qu'il entretient à l'endroit de l'alcool. Durant le vol, elle devra le surveiller, voire même le sermonner, afin qu'il soit le plus à jeun possible pour sa sale besogne après 16 h 44. Les «détourneurs», peu expérimentés dans ce genre d'intervention, ne sont que deux, soit un nombre faible face à un équipage de sept personnes; vue ainsi, la mission apparaît impossible. Dans l'avenir, les détourneurs apprendront leur métier.

À Rome, ils montent à bord de l'avion assez facilement, à l'occasion de la longue période entre l'annonce du vol et la fermeture définitive des portes; ce délai favorise un va-et-vient chez plusieurs pèlerins, eux passagers réguliers. De tels mouvements d'entrée et de sortie entraînent une diminution du contrôle des cartes d'embarquement. Ce relâchement s'ajoute à l'absence de rigueur dans l'établissement même de la liste initiale des voyageurs (chapitre III). En outre, le faible contrôle des bagages permet d'apporter des armes ainsi que des «dollars de travail», instruments nécessaires ou utiles au noir complot du ZACHVAT. À Rome, le personnel des services russes appuyant cette opération identifie le transporteur des documents convoités et communique l'information à Valentina et Amilcar. Une fois dans le DC-4, les deux détourneurs sont tout yeux pour le gardien de la TABULA, butin envié; il se peut même que l'un des deux soit venu utiliser le strapontin voisin du siège de la personne à surveiller et à dévaliser.

Aussi supposons-nous que le *Pèlerin canadien/Canadian Pilgrim* a d'abord été soumis à une double machination dont la justification prenait racine tout autant dans la réalité que dans l'imagination.

a) Se trouvent à bord des documents *top secret*, dits «diplomatiques» dans les conversations privées de l'époque et destinés à desservir les intérêts soviétiques lors de la guerre de Corée qui vient de commencer, et une guerre plus générale à venir; la TABULA. La «liste», doit renseigner les États-Unis en conséquence.

b) Mais *Big Brother is watching*, venait-on de constater (1949). Le bloc de l'Est, mis au courant du stratagème par ses

services de contre-espionnage, forme évidemment le dessein de faire rater cette opération de transfert, jugée inacceptable; l'interception des pièces, des dollars (et peut-être d'individus) devait se produire avant que l'avion ne quitte le continent européen. Étant donné le type d'intervention, les pèlerins canadiens eux-mêmes ne sont pas destinés à devenir des otages soumis à un marchandage; ils ne doivent être que retardés. Dans le style de la guerre froide, l'action détournement est contenue.

Quant à l'accident lui-même, il compose un fait tout imprévu de la phase de déviation vers l'Europe occupée.

Ni les pèlerins ni la compagnie ni les habitants autour de l'Obiou ne sont en cause, la double affaire ayant été préparée de l'extérieur.

Rien ne se passe avant Montélimar, station terrestre qui, à 16 h 44, reçoit un message régulier de l'avion. Puis le pilote annonce aux pèlerins que le personnel va, comme dans les voyages précédents, leur offrir une tournée de consommations avant un repas chaud; il leur recommande de garder leur siège afin de faciliter l'opération. Le steward et l'hôtesse se dirigent aussitôt vers le bloc-services et, pour le travail de préparation, s'isolent en tirant le rideau; ce comptoir se trouve contigu au département de navigation.

Alors, la passagère et le passager en surnombre — la donnée officielle des 58 personnes n'ayant jamais été vérifiée par la cour — prennent le contrôle de l'aéronef en deux phases très rapprochées. Leur action s'exerce d'abord auprès de l'hôtesse et du steward qui s'affairent dans le petit comptoir-cuisine; surpris, ils sont rapidement mis hors d'état d'intervenir et enfermés dans la toilette à proximité. Les passagers occupés à prier ou à chanter ne voient rien de la manœuvre brutale. Tout aussitôt après, Amilcar et Valentina, armés, font irruption dans la cabine de commande, dévoilent un nouveau plan à partir de cartes préparées au préalable, dirigent la navigation et imposent le grand écart vers l'est. Par divers moyens, dont celui de leurs «dollars de travail», ils essaient d'obtenir la collaboration entière du personnel. Ils font en outre connaître dans un excellent anglais que la modification du vol consiste seulement en une escale brève qui ne met pas en cause des vies humaines.

L'opération ZACHVAT apparaît plus tendre à l'égard des passagers que de l'équipage; cette fois, en excellent français, Valentina, se déclarant la seconde hôtesse, annonce que la compagnie, à l'occasion de son dernier voyage, veut bien leur offrir une escale gratuite dans un pays voisin. Ils pourront ainsi visiter une célèbre église baroque, appréciée ajoute-t-elle de M^{gr} M. Roy lui-même. Ils ne pourront cependant modifier cette proposition et quitter le groupe; enfin, ils arriveront à Montréal à l'heure prévue. Cette annonce, bien reçue, contribue à atténuer la panique que la déviation crée chez les passagers.

Où l'appareil détourné vers l'Est pouvait-il aller? En fonction des critères d'une distorsion minimale du plan de vol, des limites géographiques de la sphère d'influence des Soviétiques, des sites d'aéroports militairement contrôlés par ces derniers ainsi que d'une provocation non maximale à l'endroit de Canadiens, ce lieu se trouve dans la partie occidentale de l'Autriche dont la capitale, Vienne, avait d'ailleurs été «libérée» par l'Armée rouge. Un certain militantisme gauchiste s'exerce en ce pays; trois mois avant le détournement du *Pèlerin*, les «communistes autrichiens avaient déclenché avec le soutien manifeste de l'occupant une grève générale», écrit un historien de la guerre froide.

À l'intérieur de la cabine de navigation, l'obéissance aux ordres des «détourneurs» ne semble être ni durable ni complète; les changements de cap de l'avion — d'après des témoins au sol et les indications du gyrodirectionnel — suggèrent des reprises d'initiative de la part de l'équipage. Au moment de l'impact, l'aéronef se dirige vers la vallée du Rhône. Mais tout type de violence à bord ne favorise pas la sécurité du trajet; ces courageux efforts pour contrer le ZACHVAT peuvent avoir contribué à l'écrasement.

L'accident imprévu à l'Obiou a laissé le détournement inachevé. Étant donné cette interruption, il faut imaginer ce qui se serait passé après 17 heures. Durant le vol vers les pays de l'Est, l'avion attendu reçoit une certaine assistance par des signaux terrestres préparés à l'avance; rendu en Autriche, il bénéficie de contacts radio et d'une escorte pour guidage. Une fois l'appareil arrivé à sa destination-refuge en Europe centrale, deux groupes d'activités sont vraisemblables. D'une

part, se produit la confiscation des «papiers» et des dollars associés. Les deux agents du détournement, non enregistrés et occupant des sièges libres du *Pèlerin*, sont certes accueillis en héros et récupérés par le bloc politique pour lequel ils avaient travaillé avec tant de succès. Les militaires de la base sont heureux de trouver un prétexte facile — absence de visa — pour interdire le petit pèlerinage à l'oratoire baroque, surchargé de dorure, peinture et statues; la prière promise à l'«église de consolation» demeure un mythe. Valentina n'a conté qu'un mensonge de plus en offrant cette visite-cadeau pour justifier le changement de cap après Montélimar. D'autre part, après une courte escale, Curtiss-Reid est autorisé à reprendre son voyage de retour à Montréal où l'on arrivera le jour prévu, soit le 14 novembre. Depuis que les deux détourneurs ont quitté l'avion, l'énumération officielle des 58 personnes à bord devient enfin exacte. Le personnel de navigation, libéré et soulagé, se lance au secours des deux autres membres de l'équipage qui se remettent des coups reçus. Les pèlerins québécois apprennent enfin ce qui s'est vraiment passé; l'émotion collective est à son comble. Le service du repas, trop longtemps attendu, ne parvient pas à faire taire la colère et la peur justifiées. Tout le prestige de M^{gr} A. Bureau devient nécessaire pour les ramener aux choses spirituelles et, dans l'esprit de Notre-Dame-de-Fatima, les faire prier pour la conversion des communistes. Tous voient alors l'à-propos de l'objectif. L'individu qui, à Rome, était monté avec la TABULA anti-soviétique ne peut se plaindre d'avoir perdu «liste» et dollars de crainte d'apparaître sous son vrai jour et de livrer sa propre organisation.

L'escale autrichienne est également brève pour les deux détourneurs. Sur-le-champ, l'Aeroflot les emmène à Moscou, heureuse de posséder un texte secret destiné à l'adversaire, reprendre les «dollars de travail» inutilisés et s'accaparer des «dollars d'accompagnement» du porteur. Mais Valentina et Amilcar sont individuellement soumis à un interrogatoire soutenu en fonction des renseignements de vérification qu'entre-temps le MGB a reçu de Rome et de l'aéroport autrichien. Le Bureau fait part en outre d'un certain nombre d'inquiétudes. Les détourneurs avaient-ils mis au point une stratégie appropriée dans le cas où la compagnie Curtiss, juste

avant le décollage, se serait aperçue de leurs faux titres de transport? Anxieux d'évaluer la «liste» confisquée, les services moscovites la comparent à celle qu'ils avaient eux-mêmes essayé de monter; l'exercice s'avère difficile étant donné le codage hermétique de certaines indications de la liste volée. On reproche alors aux deux agents de n'avoir pas forcé le porteur de la TABULA à descendre à l'aéroport de transit puis à se rendre à Moscou, où on était en mesure de lui extorquer les secrets complémentaires. Peu de jours après, les informations arrachées du *Pèlerin* permettent quand même de prévenir un certain nombre de camarades et de services soviétophiles. Quant au trésor personnel de Valentina, à savoir les mignons boîtiers italiens à marquer le temps, elle les distribue au gré de ses humeurs à des apparatchiks doublement comblés; le riche cadeau est présenté lors de soirées galantes dont certaines passent par le Bolshoi. Puis, au nom de la Cause, le Bureau de Moscou met la militante caméléon sur une autre affaire en Occident et confie de nouveau à Amilcar des coups de force.

Sans détournement, les pèlerins canadiens arrivent à Montréal le 14 novembre, après une nuit au-dessus de l'Atlantique. À l'aéroport de Dorval, le porteur de la TABULA retrouve la branche nord-américaine de sa puissante institution; tel que convenu, celle-ci prend possession du trésor et, immédiatement, s'assure de son transport sécuritaire jusqu'aux États-Unis. Dans la grande République, la connaissance du contenu documentaire crée un choc psychologique et politique qui nécessite un renforcement sans précédent de la sécurité nationale et un réexamen à fond du contre-espionnage. Au Canada, le porteur, libéré de sa mission, retourne, pour un temps, à des emplois plus réguliers. Sans l'écrasement du *Pèlerin*, rien de la TABULA n'aurait été connu hors du circuit secret producteur-destinataire.

Le ZACHVAT, simple allongement du trajet de Rome à Montréal par l'addition d'une escale-vidange, apparaît comme un moyen presque nouveau de terrorisme international. «Entre 1948 et 1958, il y a eu en moyenne deux détournements réussis par an mais en 1972 seulement, il s'en produira trente-deux²⁰.» Les premières conventions internationales qui

vont combattre la piraterie aérienne n'arrivent que longtemps après le drame maladroit de l'Obiou, soit en 1963 et 1970. Au milieu du siècle, le monde n'était pas prêt à solutionner les questions posées par la violence aérienne et même à admettre l'existence de cette dernière; les équipages ne recevaient aucun entraînement pour faire face aux circonstances illicites.

Dès le 14 novembre, la compagnie Curtiss, le Canada, le Québec, l'Église et d'autres instances en Occident auraient énergiquement protesté contre le détour imposé, mais que faire de plus contre un puissant pays qui n'avait d'ailleurs pas signé la convention aérienne de Chicago (1944). Ayant conscience d'être menacé dans sa politique étrangère, ce nouvel empire était alors porté à utiliser une recette universelle à tout: *niet!* L'URSS aurait même pu invoquer la TABULA pour se plaindre encore une fois de l'agressivité occidentale. Les choses en seraient demeurées là, comme dans le cas du mur de Berlin. Bref, serait né un contentieux Est-Ouest de plus.

Ce qui s'est passé à l'Obiou s'apparente aux activités non militaires produites durant la guerre froide; rappelons l'assistance à des groupes militants, les restrictions au déplacement des personnes visées, le transport d'objets, des embarras aux communications, une certaine écoute électronique, l'espionnage des personnes de l'autre camp, l'accueil de terroristes, la menace de représailles «de même niveau», les escarmouches aériennes ou maritimes, le coulage de navires, la saisie de matériel, la modification des nouvelles, la négation des accusations portées par l'ennemi, la confiscation de la propagande adverse, les difficultés diplomatiques, l'expulsion d'employés d'ambassade, l'incitation aux défections chez l'adversaire, la protection du territoire national, la destruction de biens, le «broyage des dissidents», parfois l'enlèvement d'individus. De part et d'autre, on accuse et proteste mais on réplique avec calcul, suivant une échelle non maximale qui évite le déclenchement d'une guerre mondiale. Dans les séries de dyades de la guerre froide, les détournements d'avion civil ne possèdent pas d'entrée à part²¹, peut-être devrait-on ajouter cette catégorie.

Puisqu'un ZACHVAT réussi n'aurait causé que des pertes de documents et dollars mais non des morts, les réclamations

occidentales seraient devenues rapidement noyées par des péripéties internationales beaucoup plus sérieuses qui allaient se passer, en Corée notamment²². Le 24 novembre 1950, le général D. MacArthur lance une offensive majeure contre les communistes du nord, ce qui donne l'occasion à la Chine continentale de dénoncer l'agression militaire des États-Unis. L'accusation sera renversée deux mois plus tard par l'Assemblée générale des Nations-Unies qui reconnaîtra plutôt la Chine comme agresseur en Corée.

À l'échelle intercontinentale, le dos à dos capitalisme-communisme durera des décennies²³; en Europe, cette division, symbolisée par les deux Allemagnes, se termine en 1990. Influencé par la stratégie de la guerre froide, l'accident de l'Obiou en 1950 se présente donc comme un fait du passé.

* * *

Résolument parti vers l'est-nord-est après Montélimar, l'avion canadien fait long feu à cause d'un écrasement, presque évité d'ailleurs.

Par l'accident, ni l'Amérique ni l'URSS ne mettent la main, du moins directement, sur les renseignements désirés, la TABULA. En effet, ces pièces secrètes ont fait partie des objets laissés sur les pentes de l'Obiou. D'après une personne de confiance, des documents sans liens directs avec les effets usuels d'un pèlerinage ont effectivement été trouvés dans des trappes rocheuses. Étant donné le très méticuleux ratissage de la montagne, il serait étonnant qu'une trouvaille de ce genre fût unique. Nous ignorons ce que les pièces ramassées sont devenues: capture et élimination? Transaction clandestine? Retour à l'envoyeur? Nouvel envoi au récipiendaire? Thésaurisation privée?

Mais la TABULA possède-t-elle une haute valeur stratégique? La masse documentaire est-elle profonde ou superficielle? N'a-t-elle eu que la réputation d'être importante? Un doute raisonnable persiste quant à la qualité du message car, dans le bluff de la guerre froide, de nombreuses attitudes ne sont destinées qu'à intimider l'adversaire; de part et d'autre, les épouvantails et les mensonges organisés vicient toutes tractations. Ainsi, pour des raisons différentes, l'un et l'autre

des blocs avaient probablement exagéré l'intérêt des papiers, cas de double désinformation. Puisque la décision d'agir de l'un n'est pas nécessairement basée sur des faits authentiques, l'autre s'engage vivement. Chaque empire ne prend pas le risque de ne pas acquérir des pièces utiles, même de valeur indéterminée, que l'opération doive se faire par achat ou piraterie. Les textes énigmatiques à bord du *Pèlerin* se présentent comme une bonne occasion d'affrontements; or, vers 1950 particulièrement, ces derniers sont recherchés de toute façon.

En fait, l'échange ne s'est pas produit directement; le jeu à deux est comme planifié par un tiers voulant monétairement profiter d'une double situation psychopathique. Les deux géants, en une période de grande tension internationale, se laissent abuser par une habile institution qui sait brillamment attiser leur convoitise pour de mystérieux documents. Cet entrepreneur négociant organise à la fois la production et le transport aérien de la TABULA. Il fait aussi courir le bruit que seulement 58 personnes sont à bord de l'avion, donnée numérique bien reçue et par l'Est, qui reçoit la preuve de l'absence de détourneurs, et par l'Ouest, qui ne veut pas d'enquête. Entre l'URSS et les États-Unis, les acharnements souvent voilés et l'utilisation d'agents font naître la juste expression de *guerre invisible*²⁴.

Toute cette manigance avec un intermédiaire profiteur se fait au prix d'une facture inattendue d'au moins 58 morts, presque tous Québécois.

D'après notre hypothèse, l'accident à l'Obiou comprend donc deux aspects:

sa localisation hors de la vallée du Rhône est directement liée au changement forcé — l'opération ZACHVAT — dans la direction du vol, changement de cap en réponse à la présence perçue ou réelle d'objets à bord;

l'écrasement comme tel vient de la convergence d'une série de petites causes humaines et physiques. En ce qui concerne la navigation: incompetence des «détourneurs», documents de vol imprécis, assistance insuffisante au sol, pression sur l'équipage, engorgement dans la cabine de pilotage, tentative de contrer le détournement, inexpérience des pirates. En ce qui concerne l'appareil: sous-puissance

technique, turbulence atmosphérique au-dessus de l'Obiou. La défaillance mécanique semble être moins structurelle que circonstancielle.

Ces inconvénients ne se seraient pas manifestés en situation normale; un avion, peut-être fatigué, n'aurait pas eu à lutter contre des conditions locales excessives et insurmontables. Le détournement a créé un niveau difficile de navigation juste au-dessus d'un sommet dangereux. Sans déviation, pas de catastrophe.

Chapitre VIII

1. Institute of Air and Space Law, *Aircraft Accident Investigations*, Montréal, McGill, 1964, 263 p.

H. Tardif et T. S. Sterling, «Explosively Produced Fractures and Fragments in Forensic Investigations», *Journal of Forensic Sciences*, vol. 12, n° 3, 1967, pp. 247-272.

H. Tardif et T. S. Sterling, *Detection of Explosive Sabotage in Aircraft Crashes*, Toronto, Canadian Defence Research Staff et Canadian Armament Research and Development Establishment, 1969, pp. 19-27.

2. Il est pourtant facile de faire un abondant relevé de ce chiffre fatidique lors du pèlerinage Québec-Rome-Obiou en octobre-novembre 1950. Deux personnes sont nées un 13 du mois, notamment une le 13 novembre; deux autres ont vu le jour en 1913; le bateau quitte Québec le 13 octobre, quantième de «mauvais présage», note un passager; l'audience papale a lieu le 13 novembre dans la matinée; l'accident se produit le 13 novembre en fin d'après-midi; il y a 13 prêtres du Québec à bord de l'avion; les Lacordaire et Jeanne d'Arc composent un autre groupe de 13 individus; le nombre de témoins aux assises québécoises de l'enquête Bellonte sera également de 13. Plus tard, à l'OACI, l'Annexe consacrée aux enquêtes aériennes portera le numéro 13... Ces données sont sans rapport.

3. «M. Bernard, pilote d'Air France, à qui nous avons demandé son opinion sur les causes possibles de l'accident, tout en pensant comme les enquêteurs officiels qu'une erreur de navigation pourrait être à la base de la catastrophe, nous a dit qu'il n'était pas impossible que le givrage ait alourdi l'appareil, l'obligeant à diminuer son altitude. Il a ajouté que le mois de novembre était le plus mauvais de la saison pour les aviateurs de ligne, parce qu'après six mois de navigation en été, ils peuvent se laisser surprendre par un changement brusque, surtout dans la région des Alpes.» *Le Dauphiné libéré*, 17 novembre 1950.

Une analyse générale du temps de la région se fait à partir des observations météorologiques et des cartes climatiques des Alpes. Division de la météorologie, ministère des Transports, France. Les agglomérations de Lyon, Grenoble, Lus-la-Croix-Haute, Pellafol, Corps et Mens' fournissent des données. Malheureusement, il n'existe aucun poste météo à l'intérieur du massif.

4. Le 13 novembre 1950, d'après le DC-3 de Sabena, le vent atteint 62 nœuds entre Nice et Montélimar; pour sa part, le Convair de KLM constate 78 nœuds entre Lyon et Montélimar.

5. Lettre du pilote, 16 octobre 1952, Archives nationales, Ottawa, *Obiou*. Refère à une situation du 13 novembre 1950.

6. Maurice Bellonte *et al.*, *Rapport final d'enquête sur l'accident survenu au Mont Obiou (Isère) le 13 novembre 1950 à l'avion C.54 B — CF-EDN de la compagnie Curtiss Reid Flying Service Ltd.*, Paris, ministère des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, (septembre) 1951, 25 p. Cf. p. 15.

7. Maurice Bellonte *et al.*, *Enquête sur les circonstances entourant un accident d'avion survenu le 13 novembre 1950 dans les Alpes françaises (Obiou) dans lequel accident, 57 personnes perdirent la vie*, Canada, District de Québec, Québec, (mars) 1951, 170 p.

Le rapport rassemble divers témoignages et documents dont le *Mémoire soumis par la Direction de l'Aviation Civile, Ministère du Transport, Gouvernement du Canada à la Commission d'enquête française*. Ottawa, 28 février 1951, pp. 13-19.

8. Le Secrétaire général de l'Aviation civile et commerciale de France affirme que les «avions venant du Sud-Est sont parfaitement guidés». L'on ne peut songer à une défaillance au sol; «les aides radioélectriques de la vallée du Rhone, radiophares d'alignement d'Istres et de Lyon, radiophare non directionnel de Montélimar ont été contrôlés spécialement le soir même de l'accident par les avions postaux. Ces dispositifs fonctionnaient normalement». M. Bellonte, *op. cit.*, p. 15.

9. Un nœud (un mille marin à l'heure) équivalant à 1.152 mille terrestre, 180 nœuds donnent 207 milles ou 334 kilomètres.

10. Voici la liste des communications de l'avion canadien:

14 h 16. Décollage de Ciampino. Après avoir terminé les liaisons avec la tour de contrôle, CF-EDN contacte Rome-Contrôle sur la fréquence de 122,1 mcs.

14 h 31. CF-EDN indique son passage au-dessus du radio-phare NR à 3 800 pieds. Rome-Contrôle demande de rappeler à l'altitude de croisière [10 500 pieds].

14 h 40. CF-EDN indique être à l'altitude de 10 500 pieds et prévoit l'heure d'arrivée à Bastia pour 15 h 20. Rome-Contrôle autorise l'avion à trafiquer en graphie (3 985 kcs).

15 h 22. CF-EDN communique en radiotélégraphie avec HXS.2 (3 985 kcs) poste HF du Centre de contrôle régional de la région sud, basé à Aix.

QAY — au-dessus ou en face — Bastia: 15 h 14. Heure prévue d'arrivée à Istres: 16 h 25.

15 h 24. CF-EDN confirme à Rome-QAY Bastia: 15 h 14 et trafique ensuite avec le C.C.R. d'Aix en radiotéléphonie VHF (122,1 mcs).

16 h 12. CF-EDN estime passer à la verticale d'Istres à 16 h 25 et demande l'autorisation de voler à l'altitude de 9 000 pieds sur le parcours Istres-Lyon. Le C.C.R. d'Aix lui donne accord sur cette altitude.

16 h 26. CF-EDN signale être à la verticale d'Istres (*over Istres*), prendre l'altitude de 9 000 pieds et estimer devoir passer à la verticale de Lyon à 17 h 10.

16 h 44. CF-EDN signale être la verticale de Montélimar (*over Montélimar*) à l'altitude de 9 000 pieds. Bellonte, *op. cit.*, p. 11.

Voilà le tout dernier signal émis par l'avion.

«Toutes les communications téléphoniques ont eu lieu en anglais.» Centre régional de la circulation aérienne, *Dossier CF EDN-Copie des messages*, Aix, (sans date), 5 p. Signé par le chef Forgeat.

11. W. Lippman, *The Cold War*. New York, Harper, 1947.

G. Bergeron, *La guerre froide inachevée. Rétrospective: 1945-1962. Expectative: 1963-1970*, Montréal, PUM, 1971, 315 p.

F. Fonvieille-Alquier, *La Grande Peur de l'après-guerre. 1946-1953*, Paris, Laffont, 1973, 419 p.

R. Gaucher, *Histoire secrète du Parti communiste français. 1920-1974*. Paris, A. Michel, 1974, 704 p.

W. Lafeber, *America, Russia and the Cold War. 1945-1975*, New York, Wiley, 1975, 328 p.

A. Fontaine, *Histoire de la guerre froide*, Paris, Seuil, 1983, 2 volumes.

W. Loth, *The Division of the World, 1941-1955*. New York, St. Martin's Press, 1988.

12. «Je redoutai que la guerre devînt moins improbable.» R. Aron, *Mémoires*, Paris, Julliard, 1983, 778 p. Cf. p. 270 (citation du 25 juin 1950).

«L'affrontement soviéto-américain semblait revêtir de telles proportions que l'on pouvait croire à l'imminence d'un troisième conflit mondial.» Eric Laurent, *La corde pour les pendre...*, Paris, Fayard, 1985, 306 p. Cf. p. 116.

13. Reporté dans Aron, *op. cit.*, p. 722.

14. En 1950, le gouvernement du Canada recommande aux étudiants canadiens en Europe de partir, de peur d'activités militaires mondiales.

«Ces bruits de guerre font rentrer des Canadiens au pays.» A. Bernard, *op. cit.*, 1965, p. 351.

15. Le Canadien Fred Rose, seul député communiste du Canada (élu en 1943 et 1945), a plus que sa part d'ennuis après avoir été accusé d'espionnage en 1946 pour le compte de l'URSS. R. Comeau et B. Dionne, «Le Parti ouvrier-progressite en crise. 1946-1956»,

Idéologies au Canada français. 1940-1976, Québec, PUL, 1981, pp. 45-119.

M. Weisborg, *Le Rêve d'une génération. Les Communistes canadiens, les procès d'espionnage et la guerre froide*, Montréal, VLB, 1988, 398 p.

16. Photographie dans P.-A. Linteau et al., *Histoire du Québec contemporain. Le Québec depuis 1930*, Montréal, Boréal, 1986, 739 p.

17. Barabé, *op. cit.*, 1951, p. 131.

18. A. Latreille, *op. cit.*, 1962, p. 636.

19 Quant à la matière même des renseignements secrets à bord de l'avion, on peut imaginer qu'ils se rapportent à l'espionnage militaire, à des masses monétaires, à la guerre de Corée, à une liste de transfuges possibles entre les grands blocs politiques, à la lutte anti-communiste des Églises, au *Mouvement pro Russia*, aux tensions générales Est-Ouest, bref, à des éléments de type «guerre froide».

20. Yvan Matekalo, *Les Dessous du terrorisme international*, Paris, Julliard, 1973, 222 p., Cf. p. 27-8.

La littérature sur l'espionnage et le terrorisme autour de 1950 est très abondante. En plus des ouvrages cités, Lilly Marcou, *Le Kominform...*, Paris, Fondation nationale des sciences politiques, 1977, 343 p.

Roger Faligot et Pascal Krop, *La Piscine. Les Services secrets français. 1944-1984*, Paris, Seuil, 1985, 426 p.

21. P. M. Burgess et R. W. Layton, *Indicators of International Behavior: An Assessment of Events Data Research*, Beverly Hills, Sage Publications, 1972, pp. 5-96.

E. E. Azar et S. Lerner, «The Use of Semantic Dimensions in the Scaling of International Events», *International Interactions*, vol. 7, n° 4, 1981, pp. 361-378.

22. Au sujet de l'importance du «Korean Airlift», voici ce que dit un rapport de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale: «*In 1950, civil aviation was again called upon to assist in an international emergency [...] In the peak month [septembre], the commercial and military transport aircraft flew more than 250 000 plane miles daily, or about 10 000 more than the maximum for the Berlin airlift.*» Report of the Council to the Assembly on the activities of the Organization in 1950, Montréal, ICAO/OACI, 1951, 154 p. Cf. p. 9.

23. La tension catholicisme-communisme s'est aussi apaisée, le dernier grand coup ayant pu être, en mai 1981, la tentative d'assassinat du pape «slave». Neuf ans plus tard, l'évêque de Rome reçoit au Vatican même le chef du Parti communiste de l'URSS, M. Gorbatchev. B. Lecomte et Alexandra Viatteau, «Europe de l'Est: la victoire du pape», *L'Express*. Paris, n° 2019, 23 mars 1990, pp. couverture, 3 et 54-61.

24. E. J. Epstein, *Deception. The Invisible War between the KGB and the CIA*, New York, Simon and Chuster, 1989.