Mark Dalton – Conducteur AVerti 3

Sur la glace

Un roman Écoflotte écrit par Edo van Belkom

Ressources naturelles Canada – par le truchement d'écoÉNERGIE pour les flottes (Écoflotte) de l'Office de l'efficacité énergétique – aide les parcs de véhicules commerciaux et municipaux à réduire leur consommation et leurs émissions de carburant par des pratiques d'efficacité énergétique améliorées. Ceci contribue à la réduction des gaz à effet de serre et aide le Canada à faire face aux défis que posent les changements climatiques.

Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada
Engager les Canadiens sur la voie de l'efficacité énergétique à la maison, au travail et sur la route

AVERTISSEMENT
Le présent ouvrage constitue le troisième roman d'aventures fictives de la série Mark Dalton produite par Ressources naturelles Canada. Les noms, les personnages, les lieux et les incidents sont issus de l'imagination de l'auteur et tiennent de la fiction. Toute ressemblance avec des personnes, décédées ou vivantes, des événements ou des lieux est purement fortuite.

PRODUITS D'UNE TIERCE PARTIE
Le contenu figurant dans cette publication ou ce produit peut être assujettis aux droits d'auteur d'autres individus ou d'autres organisations. Pour obtenir de l'information sur la propriété et les restrictions en matière de droit d'auteur, veuillez communiquer avec nous :

Écoflotte
Office de l'efficacité énergitique
Ressources naturelles Canada
580, rue Booth
Ottawa (Ontario) K1A 0E4

Courriel : ecoflotte@rncan.gc.ca
Téléphone : 613-960-7427 Télécopieur : 613-960-7340

© Ressources naturelles Canada, 2013
© Edo van Belkom, 2013

Nº de cat. M144-179/2013F (Imprimé)
ISBN 978-0-660-20830-5

Also available in English under the title:
Mark Dalton - SmartDriver3: On Ice
A FleetSmart Novel by Edo van Belkom

Papier recyclé

Remerciements

Bien que les Territoires du Nord-Ouest soient vastes et représentent une importante partie du Canada, ils constituaient un paysage et un monde tout à fait étrangers aux yeux d'une personne habitant le sud de l'Ontario. Je me serais senti comme un étranger dans une contrée inconnue sans l'aide des personnes suivantes :

- Harris Beaulieu, gestionnaire, Carrier and Inspection Programs, Road Licensing and Safety Division, Territoires du Nord-Ouest
- Kerry Nicholson, policier patrouilleur d'autoroute, Road Licensing and Safety Division, Territoires du Nord-Ouest
- Bryan Payne, superviseur, Transportation North, Alberta Health Services
- Ron Near, directeur, Winter Road Operations
- Diavik Diamond Mines Inc.
- Brian Ginpil, directeur de la sécurité et de la conformité, Continental Cartage Inc.

Je souhaite également remercier Lynda Harvey de Ressources naturelles Canada pour le soutien qu'elle apporte aux livres de la série Conducteur averti de Mark Dalton.

PROLOGUE

Le *Freightliner* noir roulait sur la Transcanadienne tandis que les premiers staccatos d'une chanson de Tom Jones vibraient dans la cabine comme un ciel de cristal. Une seconde après, une main tournait le bouton du volume et la musique s'éleva jusqu'à ce que la voix de velours du chanteur mugisse des haut-parleurs. Il chantait à propos d'une certaine Delilah qui l'avait trahi avec un autre homme. Pour toutes sortes de raisons, c'était une des chansons favorites du conducteur, et il appréciait particulièrement le passage qui décrivait la femme qui riait, l'homme qui prenait le couteau dans sa main, puis la femme qui ne riait plus.

Il avait vécu cette situation des dizaines de fois, mais pas avec une femme. Il n'était jamais resté assez longtemps avec une femme pour qu'elle le trahisse de la sorte, parce qu'il savait que, tôt ou tard, cela allait arriver, et ce, peu importe le nombre de fois où elle lui dirait qu'elle l'aime. Il avait plutôt vécu ce genre de situations avec d'autres personnes, principalement avec des hommes qui ne payaient pas leurs factures, qui s'intéressaient un peu trop à l'argent des autres ou qui malmenaient la mauvaise personne. Beaucoup d'entre eux trouvaient cela amusant lorsqu'il cognait à leur porte, les visitait au travail ou encore surgissait de derrière leur voiture. Mais lorsqu'ils se faisaient casser une jambe, perdaient quelques dents, passaient à un cheveu de mourir étranglés ou voyaient la crosse d'un fusil d'un peu trop près, ils n'avaient plus du tout envie de rigoler.

Le vieux Tom s'apprêtait à entonner un nouveau couplet lorsque le cellulaire du conducteur sonna. Ce dernier baissa le volume de la chaîne stéréo du camion et appuya sur le bouton « Parlez » de son téléphone.

« Salut l'ami », souffla la voix au téléphone.

« Ouais? »

« Je suis un ami de M. Bruno Scorcese… »

Le conducteur se raidit sur son siège et ses mains se crispèrent sur le volant.

« M. Scorcese a un problème avec un dénommé Mark Dalton. Il est camionneur, comme toi. »

Le conducteur opina en écoutant avec attention.

« Il conduit un Peterbilt 379 vert nommé « *Mother Load* ». À l'heure où on se parle, il est en Alberta et se dirige vers l'est sur la Transcanadienne. Ce gars, Dalton, a déjà causé beaucoup d'ennuis à M. Scorcese et à ses amis, et il est maintenant question de procès et de tribunaux. »

« Le mot tribunal n'est jamais un bon signe. »

« Exactement. C'est pourquoi nous voulons ne plus avoir à nous préoccuper de ce type et du jeune qui voyage avec lui… Jimmy ou Joey, quelque chose du genre. »

« Mark et Jimmy. OK. »

« Puisqu'il conduit un camion, nous pensons qu'il pourrait avoir plusieurs problèmes, tu vois… sur l'autoroute, sur l'accotement, même à l'intérieur de sa cabine. Ton gagne-pain est dangereux et je n'ai pas besoin de te le rappeler. Tu vois ce que je veux dire? »

« Je comprends tout à fait ce que vous voulez dire. »

« Parfait! », dit la voix, pour ensuite demeurer silencieuse pendant un moment. « Maintenant, même s'il s'agit d'une faveur que tu rendras à M. Scorcese, je te rappelle qu'il est très généreux au moment d'exprimer sa gratitude. »

« Ouais. »

« Est-ce quelque chose que tu serais prêt à faire… pour un ami? »

« Bien sûr que oui », s'empressa-t-il de répondre, sachant déjà au tout début de la conversation qu'il allait accepter tout ce qu'on lui demanderait. « Il n'y a rien que je ne ferais pas pour un ami comme M. Scorcese. »

« Excellent! Je lui en ferai part », indiqua la voix avant de mettre fin à l'appel.

Le conducteur raccrocha puis monta à nouveau le volume de la chaîne stéréo, mais son lecteur MP3 était déjà passé à la chanson suivante. Il appuya sur les flèches de retour à quelques reprises et les notes rituelles de la chanson de Tom Jones retentirent une fois de plus dans la cabine.

Le conducteur se mit à chanter en cherchant une sortie qui pourrait lui permettre de se diriger vers l'est… sur les traces d'un Peterbilt vert et de son conducteur, Mark Dalton.

CHAPITRE UN

La portion albertaine de la Transcanadienne était une route longue et ennuyante, mais Mark ne s'en plaignait pas. Il avait vécu passablement d'aventures au cours des derniers jours, et ces milliers de kilomètres de route paisible et sans histoire à traverser le pays lui feraient le plus grand bien.

Ils étaient déjà passés par là auparavant, mais un problème mécanique sur *Mother Load* et une offre alléchante pour un voyage facile aux États-Unis s'étaient rapidement transformés en un rallye infernal qui n'avait fait que dégénérer : trafic de drogues et d'armes à la frontière canado-américaine, infiltration et port d'un micro pour la GRC et l'Agence des services frontaliers du Canada et tentative de meurtre par un seigneur du crime qui a depuis juré de faire payer Mark et Jimmy pour l'avoir mis derrière les barreaux.

Assez de rebondissements pour une vie mais, pour une raison quelconque, Mark avait l'impression qu'il n'était pas au bout de ses peines. Leur sortie de la Colombie-Britannique s'était déroulée beaucoup trop facilement, et aucun problème n'était survenu jusqu'en Alberta. Comme si c'était trop beau pour durer.

« Tu veux économiser du carburant? », demanda Jimmy en s'étirant pour voir l'indicateur de vitesse devant Mark.

« Non, pourquoi? », répondit Mark en se demandant si Jimmy avait remarqué que quelque chose n'allait pas avec le camion.

« Tu conduis si lentement… ou du moins, plus lentement qu'à l'habitude. »

Mark sourit. « Je conduis plus lentement parce qu'il y a toujours quelque chose qui m'attend sur la route. Si je conduis plus vite, je tomberai sur cette chose plus tôt que tard, et je veux simplement prendre ça mollo pour un moment, tu comprends? »

Jimmy hocha la tête. « Je suis d'accord avec toi sur ce point. Si rien ne nous arrive entre ici et le Nouveau-Brunswick, je serai heureux. »

À ce moment précis, Mark remarqua les feux clignotants d'un véhicule de contrôle papilloter dans son rétroviseur latéral. « Je savais bien que ça ne pouvait pas durer. »

« Qu'est-ce qui ne va pas? »

« Regarde ça! »

Jimmy jeta un œil au rétroviseur puis secoua la tête. « Ça ne peut pas être pour nous… c'est sûrement pour quelqu'un d'autre, quelqu'un plus loin sur la route. Je parie que si tu ralentis, la voiture nous dépassera. »

Mark relâcha l'accélérateur et *Mother Load* ralentit légèrement. Les feux clignotants s'approchèrent dans leurs rétroviseurs, mais la voiture ne dépassa pourtant pas le camion.

« Il est toujours derrière », indiqua Mark.

« Peut-être que c'est pour nous », reprit Jimmy sur un ton empreint de pessimisme. « Mais pourquoi? Qu'avons-nous fait pour qu'on nous demande de nous arrêter? »

En effet, qu'avons-nous fait, pensa Mark. Ils sont passés par quelques postes de pesage depuis Vancouver et chaque fois, ils ne dépassaient pas les limites. Ils n'ont pas roulé trop vite ni trop lentement pour avoir à s'arrêter.

Les feux clignotants étaient maintenant tout juste derrière eux, et la voiture de patrouille semblait bien ne pas vouloir les dépasser. Les phares de la voiture s'éteignirent puis se rallumèrent, ne laissant aucun doute sur le fait que son conducteur souhaitait qu'ils s'arrêtent en bordure de la route.

« C'est pour nous, n'est-ce pas? », dit Jimmy. Sa voix était encore plus découragée que tout à l'heure.

« Ouais », répondit Mark en rétrogradant lentement afin que l'arrêt ne soit pas trop rude pour son moteur.

« Que penses-tu qu'ils veulent? », demanda Jimmy.

Mark secoua la tête. Il était maintenant sur l'accotement et tentait d'immobiliser son camion. « Je n'en ai pas la moindre idée. »

Il mit la transmission au neutre et actionna le frein de stationnement puis laissa le moteur tourner au ralenti afin qu'il refroidisse comme il faut.

Mark et Jimmy fixaient tous les deux le rétroviseur latéral, attendant que quelqu'un surgisse du véhicule. Après plus d'une minute, un agent sortit.

« Ce n'est pas la GRC », remarqua Jimmy.

« Non, c'est le ministère des Transports de l'Alberta. Probablement l'unité d'application des lois sur les véhicules commerciaux. »

« Donc cela a à voir avec le camion, n'est-ce pas? »

« On dirait bien, ouais. »

L'agent apparut à la fenêtre de Mark. Mark baissa la vitre et l'homme monta sur le marchepied. « Êtes-vous Mark Dalton? », demanda-t-il.

« Oui, Monsieur l'Agent, c'est moi. Quelque chose ne va pas? »

L'agent haussa les épaules. « Pour être honnête avec vous, je ne sais pas. La GRC nous a simplement demandé de garder un œil sur vous. »

« La GRC? Que me veulent-ils? »

« Comme je vous l'ai dit, je ne sais pas. » L'agent sourit. « Voulez-vous sortir à la prochaine sortie et me suivre jusqu'au dernier poste de pesage? »

« Vous me demandez si je veux vous suivre? »

« C'est exact. »

« Et si je refuse? »

« Eh bien, je devrai inspecter ce camion avec une brosse à dents et une paire de pinces jusqu'à ce que la GRC rapplique… et les agents seront sans doute d'une humeur massacrante… »

« D'accord, nous ferons demi-tour. »

« Merci », répondit l'agent. Puis il disparut.

« Que peut bien nous vouloir la GRC? »

« Je ne sais pas », dit Mark. « Mais ça ne sent pas bon. »

***

Il conduisait de façon rapide et périlleuse et zigzaguait de gauche à droite dans sa voie à la recherche d'un Peterbilt vert… ou de tout camion vert en général.

Mais ce qui attira d'abord son attention fut les feux clignotants du véhicule du ministère des Transports au loin. Il était arrêté derrière un camion et procédait manifestement à un contrôle routier en bordure de l'autoroute.

Il ralentit et garda ses mains sur le volant tandis qu'il se rapprochait du véhicule d'urgence. La dernière chose qu'il souhaitait était d'attirer l'attention en conduisant trop vite ou en zigzaguant entre les voies. Arrivé plus près, il remarqua que le camion était vert, la couleur qu'il s'évertuait à chercher depuis le matin. Qui plus est, sa silhouette était manifestement celle d'un Peterbilt 379.

Au moment où il passait devant la scène, il lut le nom inscrit entre guillemets à l'arrière du Peterbilt – « *Mother Load* ».

« *Mother*… » lâcha-t-il, n'en croyant pas ses yeux.

Il ralentit davantage, puis il réalisa qu'il roulait à moins de 50 kilomètres à l'heure. Il rétrograda de deux vitesses puis appuya sur l'accélérateur.

Il ne pouvait pas s'arrêter maintenant. Cela paraîtrait trop étrange.

Il s'arrêterait plutôt plus loin et attendrait que le Peterbilt le rejoigne. Il le suivrait ensuite pendant une journée ou une semaine, jusqu'à ce que le bon moment se présente.

CHAPITRE DEUX

« Tu n'as rien volé en Colombie-Britannique, n'est-ce pas? », demanda Mark.

« Quoi? », rétorqua Jimmy. « Bien sûr que non! Pourquoi me demandes-tu ça? »

« J'essaie seulement de comprendre pourquoi la GRC veut nous faire faire demi-tour et rebrousser chemin. »

« Peut-être que tu as frappé quelque chose sans t'en apercevoir lorsque tu conduisais… et on veut t'accuser de délit de fuite. »

Mark ne répondit rien à cela. C'était possible, particulièrement s'il n'était pas au courant de l'accident, mais peu probable pour un conducteur de son âge et de son expérience. « Quoi qu'il en soit, cela a un rapport avec nous, et non avec notre chargement. »

« Notre conduite a pourtant été irréprochable ces derniers jours. Nous avons même aidé la police. »

Mark poursuivit sur cette ligne de pensée. « C'est quelque chose d'important; quelque chose qu'on ne pouvait pas nous dire au téléphone. »

Jimmy soupira. « Tu m'inquiètes maintenant. »

« Bien! », s'exclama Mark. « Pourquoi devrais-je être le seul à m'en faire? »

Ils parcoururent trois autres kilomètres avant d'arriver à une sortie où ils pouvaient utiliser un pont pour faire demi-tour vers l'ouest. Il y avait un relais routier avec service au carrefour et, même s'il était affamé, Mark ne pouvait arrêter. Quand bien même il avait pu s'arrêter, il était trop curieux de savoir ce que la police voulait pour perdre son temps à manger. Il regarda Jimmy. « Tu veux quelque chose à manger? »

« Ouais, OK. »

« Trouve-toi quelque chose derrière », répliqua Mark. « Nous ne pouvons pas nous arrêter. »

« Pourquoi me le demandes-tu alors? »

« J'essayais simplement d'être poli. Je ne croyais pas que tu allais dire oui. »

Jimmy était silencieux, visiblement songeur. « Maintenant que tu en parles, je n'ai pas vraiment si faim que ça. »

Mark traversa le pont et emprunta la rampe vers l'ouest.

De retour sur l'autoroute, il vérifia sa vitesse et s'assura de rouler à 90 kilomètres à l'heure.

Jimmy devait avoir remarqué la réduction de vitesse, car il se pencha pour voir l'indicateur de vitesse puis s'exclama : « Je croyais que tu étais pressé d'arriver là-bas? »

« Non, je veux savoir ce que la GRC nous veut, mais je ne dépenserai pas de l'essence seulement pour le découvrir cinq minutes plus tôt. »

Jimmy eut un rire étouffé, sachant, à l'instar de Mark, qu'en roulant à dix kilomètres en deçà de la vitesse permise, ce dernier allait réaliser une réduction de consommation de carburant de 10 p. 100. Une quantité négligeable à court terme, mais qui représentait des milliers de dollars en économies de carburant pendant une année.

« C'est déjà assez fâcheux d'avoir à rebrousser chemin et à parcourir plus de kilométrage pour ce chargement. Le moins que je puisse faire, c'est de ralentir pour économiser l'essence que je suis en train de gaspiller. »

Jimmy arrêta son regard sur Mark.

« Me trouves-tu insensé? »

« Non, c'est tout à fait logique. Je suis seulement surpris de voir à quel point tu es devenu économe sur le plan du carburant depuis que je conduis avec toi. »

Mark ajusta le régulateur de vitesse automatique à 90 et retira son pied de l'accélérateur. « Je suis un vieux routier », s'exclama-t-il. « Mais je ne suis pas encore trop vieux pour apprendre quelques nouvelles astuces. »

***

Mark arriva au centre d'inspection des camions vingt minutes

plus tard et immobilisa son véhicule bien à l'écart des autres camions dans le stationnement, au cas où une inspection de son camion et de sa remorque s'avérerait nécessaire.

Après avoir actionné le frein, Mark laissa son véhicule tourner au ralenti pendant une minute tandis qu'il vérifiait la température du moteur. Le camion avait fonctionné assez longtemps à basse vitesse à partir du moment où il avait quitté l'autoroute pour que le moteur soit suffisamment froid pour être arrêté.

Il tourna la clé et laissa le moteur Cummins se taire.

« Voyons voir maintenant de quoi il s'agit », s'exclama Mark une fois le moteur éteint et la cabine étrangement silencieuse.

Mark et Jimmy sortirent du camion et traversèrent le parc de stationnement pour se diriger vers la coop située à une des extrémités. Outre plusieurs camions et quelques véhicules du ministère des Transports, deux voitures de la GRC y étaient garées. Nul doute que ces agents de la GRC étaient là pour voir Mark et Jimmy. Avant même qu'ils aient franchi la moitié de la distance, la porte d'entrée s'ouvrit, montrant un agent du ministère des Transports. Il attendit que Mark et Jimmy soient à portée de voix et déclara : « Suivez-moi, ils vous attendent. »

Mark et Jimmy entrèrent dans le bâtiment et suivirent l'agent dans un petit corridor menant à une salle de conférence. Une table emplissait le centre de la pièce et était entourée d'assez de chaises pour accueillir dix personnes. Deux de ces chaises étaient occupées par des agents de la GRC en uniforme et une autre, par un agent de la GRC portant un complet et une cravate. Un superviseur du ministère des Transports était présent et, aussitôt que Mark et Jimmy mirent le pied dans la salle, l'agent en civil se leva et s'adressa aux employés du Ministère : « Merci de votre aide et de celle de votre Ministère. Je ne veux pas que vous le preniez mal, mais je dois parler à ces hommes… en privé. »

Le superviseur quitta sa chaise l'air soulagé. « Pas de souci », dit-il. « Cela ne me contrarie pas du tout. Cette affaire ne me donne pas le goût d'y être impliqué de toute façon. »

« Merci encore », rétorqua l'homme en complet en fermant la porte derrière les agents du ministère des Transports. Il s'intéressa ensuite à Mark et à Jimmy. « M. Dalton, Jimmy », dit-il en leur serrant la main.

« Que faisons-nous ici? », demanda Mark.

L'homme sourit. « Je ne vous blâme pas d'être contrarié, M. Dalton, mais je vous demande d'abord de m'écouter. Si vous avez des questions une fois que j'aurai terminé, je me ferai un plaisir d'y répondre. »

Mark soupira et s'assit. « Appelez-moi Mark. »

« Très bien, Mark. Je suis le sergent Griffiths et voici les agents Wright et Duchêne. »

Mark salua chacun d'entre eux de la tête.

« Nous vous avons fait quitter la route et vous avons escortés ici pour votre propre sécurité. »

« Quoi? »

« Un peu de patience, Mark, et je vais tout vous expliquer. »

Mark prit ses aises dans sa chaise. Jimmy fit de même.

« Avant que je dise quoi que ce soit d'autre, je veux simplement confirmer auprès de vous que vous êtes prêt et pleinement disposé à témoigner lors du procès de M. Bruno Scorcese. »

« C'est donc de cela qu'il s'agit? » Mark sentit son estomac se nouer et éprouva un violent inconfort. « J'ai déjà dit à vos gars en Colombie-Britannique que je témoignerais au procès. Vous ne vous parlez donc pas… ou du moins vous ne vous écrivez pas? »

« Je ne fais que confirmer », indiqua le sergent Griffiths. « À ce qu'on m'a dit, il semble que nous aurons facilement gain de cause. Mais malgré le fait que nous ayons pris Scorcese la main dans le sac, votre témoignage pourrait lui faire mordre la poussière. En fait, votre simple témoignage lors de l'enquête préliminaire pourrait être suffisant pour que Scorcese plaide coupable et qu'aucun procès ne soit nécessaire. »

« D'accord », rétorqua Mark, en essayant d'en savoir plus, ne sachant pas où s'en allait cette conversation.

« Si vous ne témoignez pas, Scorcese pourrait avoir une chance d'être acquitté. »

« Mais je vais témoigner. »

« D'accord, mais si vous ne pouviez pas… si vous étiez… par exemple… mort… alors Scorcese pourrait possiblement s'en tirer. »

Mark eut soudainement l'impression que le nœud dans son estomac s'était transformé en rocher.

Jimmy ressentait probablement la même chose, puisqu'il se

pencha vers l'avant et porta une main à sa bouche. « Je crois que je vais être malade! », lança-t-il.

« Êtes-vous en train de me dire que M. Scorcese me veut mort? »

« Il a déjà passé un contrat sur vous. » Le sergent regarda Jimmy. « Sur vous deux. »

« Où sont les toilettes? »

Le sergent fit signe à un des agents, qui saisit Jimmy par le bras pour le conduire à l'extérieur de la salle.

« Comment savez-vous cela? », demanda Mark.

« Je ne peux pas vous le divulguer. Tout ce que je peux vous dire, c'est que la GRC est le plus important corps policier du pays. En plus de compter le plus grand nombre d'agents, nous possédons également le plus vaste réseau d'informateurs confidentiels. »

Mark hocha la tête. Un bon tuyau, pensa-t-il, comme dans les films.

« Nous ne savons pas qui fera le coup, quand ni comment, mais nous savons en effet que votre tête et celle de Jimmy ont été mises à prix. »

Jimmy regagna la salle le teint gris comme la cendre.

« Nous savons aussi que si vous continuez vers l'est sur la Transcanadienne, ce ne sera qu'une question de temps avant qu'on vous retrouve et qu'on vous tue. »

« Qu'on vous tue… n'est-ce pas là un mot un peu dur? », poussa Jimmy.

« Auriez-vous préféré que je dise qu'on vous assassine? »

Jimmy ne dit rien.

Mark profita du moment pour réfléchir. « Le pays est vaste, la route est longue. Je peux probablement me fondre dans la masse et ils finiraient par perdre ma trace. »

« Peut-être en plein cœur de Toronto ou de Montréal, mais pas dans cette partie-ci du pays. Quelques hommes postés au Manitoba ou dans le nord de l'Ontario et on vous repérera dès que vous entrerez dans la province. Il ne s'agirait plus que de trouver le meilleur endroit pour vous éliminer. »

Mark voulait protester, mais il savait que l'homme avait raison. Oui, il existait de nombreuses routes secondaires et de campagne

mais, avec une seule autoroute principale qui sillonne le pays, cela n'aurait été qu'une question de temps avant qu'il l'emprunte pour arriver à destination. Par ailleurs, le fait de rouler sur les routes de campagne ne ferait que reporter le problème, en plus de consommer inutilement du carburant, et Mark n'était pas prêt à faire l'un ou l'autre.

« Pour vous donner une idée de la facilité avec laquelle on peut vous trouver sur la Transcanadienne… nous avons laissé entendre que nous étions à votre recherche ce matin seulement. »

« D'accord, je suis convaincu », s'exclama Mark. « Scorcese me veut mort. Qu'est-ce que je suis censé faire maintenant? »

« Nous avons un plan. »

« Ah oui? En quoi consiste-t-il? »

« Nous pensons que vous seriez en sécurité si vous vous dirigiez vers le nord. »

La salle était silencieuse pendant que Mark envisageait cette proposition. « Jusqu'où au nord? »

« Dans les Territoires du Nord-Ouest. Au nord de Yellowknife. »

Mark plissa les yeux. « Je ne savais même pas qu'il y avait des routes aussi loin. »

« Il n'y en a pas vraiment, du moins pas pendant les mois d'été, les mois les plus chauds. Mais il y en a à l'heure actuelle… sur la glace. »

« Comme à la télévision? »

Le sergent se pencha sur la table et se rapprocha de Mark. « Il n'y a personne sur ces routes, à l'exception de camionneurs et de touristes trop curieux, et tout le monde doit passer par un point de contrôle de sécurité. C'est probablement une des routes les plus sécuritaires du pays. »

« Sur l'eau? », répondit Mark avec cynisme. « La plus sécuritaire? »

« La saison des routes de glace prendra fin dans six semaines. Vous vous dirigez vers le nord et disparaissez pour un moment. Vous empochez un joli magot en travaillant sur les routes de glace et, lorsque la saison est terminée, vous débarquez de nulle part… juste à temps pour l'enquête préliminaire de Scorcese. »

« Aussi simple que ça! », lâcha Mark, cautionnant déjà l'idée que la conduite sur les lacs gelés était préférable à la mort.

« Aussi simple que ça. »

Mark garda le silence pendant un bon moment avant d'émettre un très long soupir.

Jimmy avait retrouvé ses couleurs, et affichait maintenant un immense sourire. « Whoo-hoo! », s'écria-t-il le poing en l'air. « Nous serons des guerriers de la glace! »

***

À l'extérieur, sur la Transcanadienne en direction ouest, un Freightliner noir traversa le poste de pesage, et son chauffeur fixa le Peterbilt vert garé dans le stationnement.

« Mais où diable s'en va ce gars? », chuchota-t-il.

CHAPITRE TROIS

Mark et Jimmy passèrent une autre demi-heure avec la GRC afin de s'assurer qu'ils aient toutes les coordonnées dont ils auraient besoin lors de leur incursion dans le Nord, y compris celles du constable Graham, l'agent de la GRC de Yellowknife qui était responsable du cas.

« Alors, que suis-je censé faire? Me rendre tout bonnement là-bas et demander du travail? »

« Essentiellement, oui », indiqua le sergent Griffiths. « Nous avons fait quelques appels hier, et, puisque la température est très clémente, il y a plusieurs entreprises à la recherche de camionneurs chevronnés. »

« La température est très clémente », répéta Mark. « À combien descend le mercure là-bas à cette période de l'année? »

« J'ai vérifié ce matin », répondit le sergent. « Il faisait quelque chose comme -30. »

« Celsius? »

« Oui, c'est une excellente température pour les routes. »

« C'est rassurant. »

« Les camions transportent des chargements complets depuis quelques semaines déjà, et les entreprises ont besoin du plus grand nombre de camions possible pendant que la température se maintient. »

« C'est bon à savoir. »

« Moins 30, ce n'est rien », indiqua Jimmy. « Cela peut facilement descendre jusqu'à -40. Et on a déjà vu des -70… mais si la température descend aussi bas, ils arrêtent de travailler parce que tout gèle. À cette température, même l'acier devient trop froid et se fêle. »

Mark lança un regard sombre à Jimmy. « Là, tu ne m'aides pas. »

« Désolé. »

Mark, les yeux toujours braqués sur Jimmy, demanda : « D'ailleurs, comment sais-tu tant de choses sur ce qui se passe là-bas? »

« La télévision », rétorqua-t-il. « Ice Road Truckers est mon émission favorite. J'ai visionné tous les épisodes. J'ai même lu sur les routes glacées sur Internet… »

Mark se tourna pour regarder l'agent à nouveau.

« Il s'agit d'un froid sec », indiqua le sergent. « Du moment que vous êtes bien vêtu et que votre camion est en bon état de fonctionnement, vous ne devriez pas avoir de problème. »

Mother Load, pensa Mark. Bien sûr, il l'avait déjà conduite par temps froid, mais ce type de conduite prolongée et par froid extrême allait s'avérer éprouvant. Il allait devoir la soumettre à une inspection exhaustive et peut-être même procéder à certaines améliorations avant d'aller où que ce soit. « Nous devrions y aller », dit-il.

Jimmy ricana. « Le temps ne se réchauffera pas là-bas. »

Mark secoua la tête et se leva pour partir.

***

Lorsqu'ils regagnèrent *Mother Load*, Mark demanda à Jimmy de faire un rapide tour d'inspection du véhicule pendant qu'il passait un coup de fil.

Il composa le numéro et attendit.

« Allo? »

« Bud, c'est Mark. »

« Mark qui? »

« Marksicle, le camionneur qui se transformera bientôt en cube de glace. »

« Très drôle », répondit Bud. « Mais ce n'est pas si froid en Alberta à ce temps-ci de l'année. »

« Non, mais ça l'est dans les Territoires du Nord-Ouest. »

« Les Territoires? Qui s'en va là-bas? »

« Moi », répliqua Mark.

« Tu ne peux pas aller vers le nord, tu dois livrer un chargement à l'est, à Toronto. Et ce n'est pas tout, ma sœur me casse les pieds pour savoir quand elle reverra son fils. »

« Cela va prendre un certain temps », indiqua Mark.

Jimmy monta dans la cabine sur ces entrefaites. « Tout est beau. »

Mark opina de la tête et démarra *Mother Load*. Il mit le téléphone en mode mains libres et le plaça sur la console centrale.

« Pourquoi? », l'interrogea Bud. « Que se passe-t-il? »

« Voilà ce qui se passe » rétorqua Mark, lui expliquant tout depuis le moment où le ministère des Transports de l'Alberta les avait contraints à s'arrêter.

Une fois que Mark eut terminé son histoire, Bud se mit à rire.

« Qu'est-ce qu'il y a de si drôle? », lâcha Mark, les dents serrées.

« On veut tous des contrats dans le domaine. Maintenant qu'il y en a un sur ta tête, tu te plains? »

« Ce n'est pas une blague, Bud. À l'heure où on se parle, quelqu'un essaie de trouver une façon de me tuer… et de tuer ton neveu. »

Bud resta silencieux pendant un moment. Puis : « Ils veulent la peau de Jimmy aussi? »

Mark secoua la tête, l'air de dire « évidemment! ».

« J'étais avec lui, oncle Bud », intervint Jimmy. « Je témoignerai moi aussi. »

« D'accord. » Bud était sérieux maintenant. « Qu'attends-tu de moi? »

« Quelqu'un doit prendre mon chargement pour le reste du trajet jusqu'à Toronto. »

« OK. Laisse-le là avec toute la paperasse et je demanderai à quelqu'un de venir le prendre pour toi. »

« Et si tu pouvais me donner le nom de quelqu'un pour qui travailler dans le Nord, ça serait bien. »

« Ils t'ont laissé te dépêtrer seul, n'est-ce pas? »

« Ouais. Connais-tu quelqu'un là-bas? »

« Je pense que oui », indiqua Bud. « Un gars pour qui j'ai travaillé est associé dans une entreprise de camionnage de Yellowknife qui s'appelle la NWTT. »

« Qu'est-ce que ça veut dire? »

« Northwest Territories Transfer. »

« Parfait », lança Mark. « Tu as déjà travaillé là-bas? »

« Pendant une saison. »

« Sans blague? Tu ne m'en as jamais parlé. »

« Il y a beaucoup de choses que je ne t'ai pas dites, et je suis certain que tu me caches, toi aussi, de nombreux secrets. »

Mark acquiesça silencieusement. Bien plus que de nombreux, pensa-t-il.

« Comment ça se passe là-bas? », demanda Jimmy.

Bud répondit sans hésitation : « Tout est question de sécurité. C'est plus important de livrer ton chargement en un morceau et sans accident que de le livrer rapidement. Tu dois porter attention à toutes ces choses comme ton journal de bord, ta vitesse, les tours d'inspection ainsi que tous les trucs que tu tiens pour acquis lorsque le soleil brille et que le beau temps est au rendez-vous et tout ira bien. Si tu fais les choses de façon précipitée, que tu tournes les coins ronds ou que tu penses être plus fin que les autres, les ennuis surviendront avant même que tu aies le temps de crier gare. »

« La sécurité avant tout », conclut Mark. « J'ai compris. »

« Ouais, et tu dois te procurer une foule d'autres choses avant de t'y rendre. Je crois que j'ai encore ma liste quelque part… »

« Qu'arrivera-t-il si je ne les ai pas? »

« Alors tu ne conduis pas. »

« Oh! »

« Tu as un crayon? »

« Jimmy en a un. »

Bud commença à lire la liste. « Groupe auxiliaire de bord, chaînes d'adhérence… »

Jimmy prit note de tous les articles que nomma son oncle.

« J'ai déjà presque tout ça », indiqua Mark.

« Tu dois avoir toutes ces choses. Ils vérifieront. »

« D'accord, d'accord, si je ne les ai pas, je vais me les procurer. »

« Eh! », gloussa Bud. « Tu peux dire que tu te les procureras, mais tu ne le feras pas vraiment jusqu'à ce que tu aies fait quelques voyages sur la glace. »

« J'ai si hâte », répliqua Mark, espérant que Bud perçoive le sarcasme dans sa voix.

« La conduite est monotone et dangereuse, mais il ne devrait pas y avoir de problème avec vous deux. Les gens qui travaillent sur la route de glace forment une petite communauté très unie. Ils peuvent repérer les étrangers à des kilomètres, et c'est pourquoi vous serez en sécurité là-bas. »

« Mais nous serons aussi des étrangers, oncle Bud », souligna Jimmy.

« Oui, mais ce sera temporaire. »

CHAPITRE QUATRE

Mark laissa la remorque qu'il transportait au centre d'inspection des camions et remit les papiers aux agents du ministère des Transports à l'intérieur de la coop. Mark et Jimmy roulèrent ensuite en direction ouest pendant un moment avant de se diriger vers le nord.

Lorsqu'ils quittèrent Edmonton, ils continuèrent jusqu'à ce qu'ils aperçoivent un relais routier avec service complet où ils pourraient manger, faire le plein et acheter quelques effets. Mark voulait aussi faire vérifier *Mother Load* afin qu'elle soit prête pour la température plus froide.

Mark prit rendez-vous à l'atelier de mécanique, puis lui et Jimmy cassèrent la croûte au restaurant. Une fois le ventre plein, ils se séparèrent. Jimmy voulait faire l'achat de quelques vêtements chauds pendant que Mark alla voir ce qui se passait avec le camion.

« Eh! », dit Mark au mécanicien qui inspectait *Mother Load* pendant qu'il s'approchait du véhicule.

« Elle est à toi? »

« Ouais. »

« Son kilométrage est élevé, mais elle est en très bon état. »

Mark était ravi d'entendre ces paroles, mais il voulait savoir ce dont elle avait besoin pour affronter la conduite d'hiver extrême. « Et pour aller dans le Nord… tu sais, pour conduire sur la glace? »

« Tu t'en vas là-bas? »

« Aussitôt que nous repartons d'ici. »

Le mécanicien se tut pendant un moment, comme s'il effectuait son inspection à nouveau dans sa tête. « Tu as déjà un groupe auxiliaire de bord, c'est bon. Le seul problème, c'est que ces unités ne sont parfois pas assez puissantes pour te garder au chaud. Tu dois par conséquent faire tourner le moteur malgré tout. »

« D’accord. »

« Je peux fixer un genre de carton qui permettra à ton radiateur de conserver la chaleur à l’intérieur. Peut-être voudras-tu également te procurer un couvre-batterie ainsi qu’un chauffe-carter pour garder tout ça au chaud dans le cas où tu doives arrêter le moteur. »

« Je prends tout », rétorqua Mark, sans même se poser de question.

« Tu as une boîte de vitesses manuelle; c’est bien. Toutes ces composantes technologiques de pointe ne sont pas idéales pour fonctionner par grand froid. La dernière chose que tu souhaites, c’est que tout gèle quand tu es en première vitesse, tu vois ce que je veux dire? »

« Je comprends. »

« Je vais m’assurer que tout est bien graissé et huilé, y compris les serrures de porte et ce genre de trucs. »

Mark secoua la tête en signe d’appréciation.

« Tu as des chaînes, n’est-ce pas? »

Il avait des chaînes, car elles étaient nécessaires pour rouler à travers le Col Rogers en Colombie-Britannique, mais il n’avait jamais roulé avec celles-ci sur ses pneus. « J’en ai », indiqua-t-il.

« Bien. Si tu passes un bon bout de temps là-bas, tu en auras probablement besoin à un certain moment. »

Super, pensa Mark, s’imaginant à l’extérieur de son camion, dans le blizzard, en train de s’évertuer à fixer des chaînes d’adhérence qu’il n’a installées qu’une seule fois, dans un stationnement de relais routier en plein milieu du mois d’août. « Autre chose? »

« Cela dépend de ton budget », répliqua le mécanicien en s’essuyant les mains sur un chiffon. « Je pourrais fixer une bâche sous ton compartiment moteur si tu veux. »

« Pourquoi? »

« Pour conserver la chaleur à l’intérieur et pour tenir les animaux à l’extérieur. Il n’y a pas que les humains qui souhaitent dormir au chaud. »

« Comment arriverais-tu à la fixer? »

« Avec des tendeurs élastiques, de la corde. »

Mark y pensa, mais tout ce qu’il arrivait à imaginer, c’était la bâche qui se détachait sur une section perdue de la route et qui s’entortillait autour d’une roue avant, provoquant la déviation du camion ou pire encore, son naufrage à travers la glace.

« Je pense que je vais laisser tomber cette option. »

« D'accord. Je vais procéder à tous les autres travaux. Cela devrait me prendre environ une heure. » Lorsqu'il informa Mark au sujet du coût total, la mâchoire de ce dernier faillit se décrocher et ses yeux s'écarquillèrent.

« Ce n'est pas si dispendieux que ça », indiqua le mécanicien. « Si on compare avec le prix d'un remorquage… ou de funérailles. », levant le pouce comme s'il faisait de l'auto-stop et montrant le ciel.

« D'accord, tu peux faire les modifications », dit finalement Mark. « Je serai de retour dans une heure. »

***

Mark rejoignit Jimmy dans la boutique du relais routier. Il n'y avait pas un grand choix de vêtements, mais il y avait ce dont Mark et Jimmy avaient besoin, même si tout était d'une à deux tailles trop grandes ou trop petites.

Jimmy avait déjà déniché tous les articles qui se trouvaient sur la liste de l'oncle Bud et choisit une paire de bottes d'hiver pour chacun d'entre eux, de même que quelques sous-vêtements isolants de qualité et deux paires de gants d'hiver.

« J'ai besoin d'un chapeau », dit Jimmy.

« Quel est le problème? »

« Celui-ci est *cool*, tandis que celui-là est plutôt ridicule », lâcha Jimmy en montrant à Mark une tuque décorée de flammes ainsi qu'un classique chapeau de style trappeur muni d'oreillettes et d'une mentonnière.

« Prends le plus chaud. »

Jimmy hésitait toujours. « Je suis déjà un idiot, dois-je aussi en avoir l'air? »

« Laisse-moi te raconter une histoire », renchérit Mark. « Une fois, je transportais un chargement vers Timmins. Les gens de l'entreprise voulaient que j'utilise leur camion. Alors, j'ai stationné *Mother Load* et j'ai pris leur véhicule pour le voyage. À mi-chemin vers Timmins, il y avait sept voitures empilées sur l'autoroute. Ils ont dit que cela pourrait prendre de 10 minutes à 10 heures avant de terminer le nettoyage. J'ai alors décidé de prendre un détour. Le temps s'est gâté pendant que j'étais sur la route secondaire et, tout à coup, je n'étais plus capable de voir où la route prenait fin et où le fossé commençait. Cinq minutes dans le blizzard, j'avais quitté la route et je m'étais empêtré sur une souche d'arbre. »

Jimmy regardait Mark sans détourner son attention.

« La souche avait suffisamment endommagé le moteur pour qu'il ne redémarre plus, et le véhicule n'était pas doté d'un groupe auxiliaire de bord. »

Mark se tut pendant un moment, laissant Jimmy comprendre la gravité de la situation.

« Compte tenu du blizzard, aucun autre véhicule ne circulait sur cette route. Pire encore, aucun signal cellulaire. Alors, j'étais coincé, j'étais seul et le froid s'installait… »

Jimmy posa son regard sur les deux chapeaux qu'il avait en main, puis regarda Mark. « Qu'as-tu fait? »

« J'ai rassemblé tout ce qu'il y avait dans la cabine qui pouvait brûler et j'ai fait un feu de camp dans le camion. »

« As-tu survécu? », demanda Jimmy.

Mark le dévisagea, interloqué. « Bien sûr que j'ai survécu, mais il s'en est fallu de peu. L'aide est arrivée juste à temps; autrement, je n'aurais pas pu rester comme ça plus que quelques heures de plus. »

Jimmy considéra une fois de plus les deux articles. Il reposa la tuque et plaça le chapeau sur sa tête. « Être à la mode, c'est surévalué. » Il se contempla dans un miroir tout près. « Il n'y aura personne pour me voir de toute façon. »

« Bon choix », dit Mark, attrapant le chapeau et tous les autres articles que Jimmy avait choisis avant de se diriger vers le comptoir.

Jimmy s'apprêtait à le suivre lorsqu'il entendit une voix derrière lui : « Vous allez vers le nord? »

Jimmy se retourna pour découvrir un homme vêtu de noir qui portait des bottes de cowboy et un manteau gris sale. Ses cheveux noirs et lisses étaient peignés vers l'arrière et descendaient jusqu'à sa nuque. « Oui, Monsieur. »

« Jusqu'où au nord? »

« Sur les routes de glace du Nord. »

« Génial, comme ce qu'on voit à la télé, non? »

« Si on veut, oui. Cette émission est principalement tournée en Alaska. Nous nous dirigeons vers les Territoires du Nord-Ouest. »

« Y a-t-il beaucoup de travail dans cette région? »

« Je crois que oui », répondit Jimmy. « Assez de travail pour nous du moins. »

« Tant mieux pour vous », lança l'homme.

« Jimmy! », poussa Mark du comptoir. « Allons-y. »

« Au revoir », salua Jimmy.

« Faites attention à vous et conduisez prudemment. J'ai entendu dire que c'était plutôt dangereux pour les camionneurs là-bas. »

« C'est ce que nous allons voir bientôt. »

L'homme attendit que Jimmy ne soit plus à portée de voix puis marmonna : « En effet, vous le verrez bien assez tôt. »

***

Dehors, dans le parc de stationnement du relais routier, le conducteur du Freightliner noir composa un numéro interurbain sur son cellulaire.

Quelqu'un répondit à l'autre bout du fil après une seule sonnerie.

« Oui? »

« J'ai besoin d'un contrat sur la route de glace partant de Yellowknife. »

« C'est dans cette direction qu'ils s'en vont? »

« Oui. »

« M. Scorcese connaît beaucoup de personnes dans le monde des affaires, et beaucoup d'entre elles lui en doivent une. Je suis certain que quelqu'un connaît quelqu'un qui pourrait te trouver un emploi lorsque tu y seras. »

« Merci », répondit le conducteur.

« Je te tiens au courant. »

Le conducteur raccrocha puis glissa la clé dans le contact.

Un instant plus tard, le Freightliner noir reprit du service et sortit du stationnement pour se diriger vers le nord.

CHAPITRE CINQ

Après avoir emprunté la voie périphérique autour d'Edmonton, la conduite sur l'autoroute était calme. Ils passèrent leur temps à parler des routes de glace et de ce à quoi ils devaient s'attendre en roulant sur les eaux glacées.

« C'est sûr que ça a l'air dangereux à la télé », indiqua Jimmy. « Ces gars-là sont soit braves, soit fous. »

Mark sourit. « Alors, à quelle race appartenons-nous? »

Jimmy pensa. « Probablement un peu des deux. »

« Je ne peux pas croire que c'est aussi risqué que ce qu'ils montrent à la télévision », renchérit Mark, se rappelant que Bud avait dit que la sécurité constituait la principale priorité de tous ceux qui s'aventuraient sur la route de glace. « Selon cette émission, le fait de faire le voyage sans sombrer relève de l'exploit. Mais si un camionneur courait véritablement le risque de passer au travers de la glace, ils arrêteraient tout en un clin d'œil. On ne peut pas jouer avec la vie des gens, pas à notre époque et peu importe la quantité d'argent en jeu. »

« Ouais, bon… ils parlent toujours du nombre de personnes qui sont passées à travers la glace », lança Jimmy. « J'ai entendu dire que personne ne porte sa ceinture de sécurité sur les routes de glace et que certains vont jusqu'à conduire avec les portes ouvertes, particulièrement lorsque la fin de la saison approche. »

« Je suis certain qu'il y a déjà des camions qui ont sombré au fil des années, mais je parie que ces accidents se sont produits avec des véhicules de service ou des gens qui prenaient un risque en empruntant les routes fermées. Je doute fort qu'un camion ait traversé la glace sur une route ouverte et entretenue par ceux qui en assurent la supervision ».

« Tu ne rends pas ça très emballant. En fait, tu commences à détruire tout le côté 'aventure' de la chose. »

« J'ai vécu assez d'émotions ces derniers temps, et je n'ai pas besoin d'autres aventures. Ce dont tu parles, c'est d'une émission de télévision. Ils doivent rendre le tout captivant pour que le public s'y intéresse. La réalité, c'est qu'on y roule pendant 16 heures à une vitesse de 20 ou 25 kilomètres à l'heure. Cela te paraît-il emballant? »

« Non, plutôt ennuyant même. »

« Parfait, c'est comme ça que ça me plaît », précisa Mark. « J'ai l'impression que nous aurons plus de difficulté à rester éveillés qu'à demeurer sur la route. »

« Hourra! », s'exclama Jimmy, sans aucun entrain. « J'ai si hâte. »

Mark aperçut sur l'autoroute un panneau indiquant qu'ils approchaient de la ville de High Level, en Alberta. Un autre panneau mentionnait la présence d'un relais routier, et Mark relâcha l'accélérateur afin de ralentir et de refroidir le moteur.

« Que fais-tu? »

« Ne devrait-on pas aller mettre de l'essence? »

« Mais il nous en reste encore pas mal. »

« Je sais, mais après High Level, nous entrerons dans le vrai Nord, et le prix de l'essence grimpera de quelque 20 p. 100. »

« Oh! d'accord! »

« Ça, et je veux m'assurer d'emplir mon réservoir de carburant d'hiver. »

« Mais nous avons fait le plein une fois sortis d'Edmonton. Ça devait être du carburant d'hiver là-bas. Le dernier endroit où nous avons fait le plein avec du carburant d'été aurait été Vancouver, et à l'heure où on se parle, nous l'avons sûrement brûlé. »

Mark ne pouvait discuter la logique de Jimmy, mais il voulait absolument s'assurer que son réservoir était rempli du bon produit. En dessous de zéro degré Celsius, des cristaux de cire pourraient se former dans l'essence, un processus communément appelé gélification. Celle-ci compliquait le démarrage et le fonctionnement général des camions. Le diesel d'hiver contenait un mélange différent de diesel et d'additifs qui prévenait la gélification et était couramment offert partout au Canada et aux États-Unis pendant les mois d'hiver les plus froids. Ici, dans le Nord, on vendait probablement du diesel d'hiver pendant presque toute l'année et il était probablement de la meilleure qualité.

« Tu as probablement raison sur les deux points, mais je suppose que le carburant qu'on vend ici constitue la meilleure essence d'hiver

et qu'on n'en trouvera pas à aussi bon prix pour un bon bout de temps. Autant faire le plein, ça nous fera une chose de moins à laquelle penser. »

« Fais ce que tu veux », répondit Jimmy. « Je dois aller pisser. »

Mark s'arrêta à la pompe extérieure la plus près du stationnement du relais routier et éteignit le moteur. Bien que *Mother Load* ne soit plus en marche, de l'intérieur de la cabine, on aurait dit que le moteur tournait encore.

Jimmy ouvrit la porte et le bruit s'amplifia.

Mark poussa la sienne et entendit, lui aussi, le bourdonnement.

« Tous les camions marchent au ralenti », indiqua Jimmy, une pointe de confusion dans la voix.

« Peut-être que le carburant est gratuit aujourd'hui », renchérit Mark.

Jimmy balaya du regard le parc de stationnemen et observa chaque camion comme pour les dénombrer.

« Tous les camions du stationnement sont en marche. »

Avec le ronflement des moteurs diesel en sourdine, Mark et Jimmy remplirent les réservoirs de *Mother Load* et se rendirent à l'intérieur pour payer. Pendant que Mark s'affairait à régler la facture de carburant, Jimmy fit un brin de causette.

« Les affaires doivent être bonnes », demanda-t-il.

Le caissier haussa les épaules. « Comme à l'habitude. »

« Non, je veux dire, tous ces camions », dit Jimmy en pointant les véhicules garés dans le stationnement derrière lui. « Ils marchent au ralenti… et gaspillent du carburant. »

Le caissier nota la blague de Jimmy en souriant discrètement. « Le mercure chutera ce soir. Tout le monde veut se garder au chaud et s'assurer qu'il pourra repartir demain matin. »

« Personne n'a de groupe auxiliaire de bord? Ni de radiateur de chauffage de cabine? »

« Vous êtes nouveaux ici, n'est-ce pas? »

Mark leva les yeux de ses papiers.

« Qu'est-ce qui vous fait croire ça? », interrogea Jimmy.

« Bienvenue dans le Nord! », s'exclama le caissier. « En décembre, les moteurs diesel se mettent à tourner et tournent sans arrêt pendant trois ou quatre mois. »

« C'est impossible », lâcha Jimmy. « Quelle quantité de carburant est perdue seulement pour la marche au ralenti? »

« Le fait d'éteindre son moteur ne constitue parfois pas une option. Ça fait partie du jeu, ici. »

Mark semblait satisfait par cette réponse, mais Jimmy n'en démordait pas. « Il doit y avoir une autre solution. »

Le caissier affichait maintenant un sourire et riait presque. « Peut-être devriez-vous inventer quelque chose comme un appareil de chauffage magique. Vous feriez fortune. »

Jimmy s'apprêtait à renchérir quand Mark le coupa. « Les toilettes sont par là », dit-il en lui indiquant l'endroit. « Va faire ce que tu as à faire. »

« Ça n'a aucun sens », pesta Jimmy en s'éloignant.

« Il est jeune, que voulez vous! », expliqua Mark, ne comprenant pas complètement lui-même, mais ne voulant pas faire de vague aux limites des Territoires du Nord-Ouest.

***

Si Mark avait été seul, il aurait été contraint de se reposer à High Level pendant huit heures avant de continuer vers Yellowknife. Mais puisque Jimmy l'accompagnait, l'équipe pouvait poursuivre sa route vers le nord. Ils se préparèrent ainsi à quitter le relais routier; Jimmy derrière le volant et Mark dans la cabine couchette.

« Tu es certain que tu ne veux pas que je me repose, moi aussi? », demanda Jimmy, prenant ses aises sur le siège du conducteur.

Mark leva la tête de l'oreiller. « Pourquoi? Qu'est-ce qui ne va pas? »

Jimmy haussa les épaules. « Je ne sais pas, c'est juste qu'il fait noir et que la route m'est inconnue et que… »

« Tu n'as pas une grande expérience. Toutes les routes te semblent inconnues. »

« Je viens d'entendre des gars parler de cette route lorsque j'étais aux toilettes, et ça n'annonçait rien de bon. »

« Que disaient-ils? »

« Eh bien, un des gars a demandé s'il y avait des policiers ou des patrouilleurs routiers qui assuraient la sécurité sur cette autoroute. L'autre gars a répondu qu'il ne verrait probablement aucun policier, mais qu'il était inutile de s'inquiéter parce que sur cette route, ce sont les caribous, les cerfs et les bœufs musqués qui patrouillent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. »

« Ha! », Mark rit silencieusement.

« Je ne veux pas heurter quelque chose dans la noirceur. »

Mark comprenait l'inquiétude de Jimmy puisqu'il avait déjà happé un orignal à Terre-Neuve-et-Labrador et que les dommages à son camion furent importants, sans oublier qu'il aurait pu être tué. Les caribous et les orignaux étaient cependant deux bêtes extrêmement différentes. L'orignal ressemblait essentiellement à une vache haut perchée d'une tonne tandis que le caribou était plus petit et plus mollet, et la plupart d'entre eux s'étaient éloignés en raison de la construction de l'autoroute. « Sois prudent et garde tes feux de route allumés en tout temps. Et si tu as l'impression que tu vas heurter quelque chose, frappe-le. Je préfère passer quelques heures à dégager un caribou de ma calandre qu'à tenter de sortir mon camion d'un fossé. »

« D'accord », soupira Jimmy. « Je serai prudent. » Il plaça *Mother Load* en première vitesse et relâcha la pédale d'embrayage.

Mark s'assoupit sans toutefois sombrer dans un profond sommeil. Il pouvait sentir les ondulations dans la route de même que les virages que le camion opérait. Cette route n'avait rien à voir avec la Transcanadienne, et Jimmy avait besoin de toute sa concentration pour conduire en douceur et de façon régulière. Mark était même impressionné par la façon dont le jeune homme maniait le volant dans la nuit et fier d'être la personne qui l'avait si bien entraîné.

Mark pensait aussi aux routes de glace et se demandait si ce voyage était une bonne idée. Certes, Jimmy avait soif d'aventures, mais Mark avait eu sa dose. Il avait déjà décidé qu'après avoir déposé Jimmy au Nouveau-Brunswick, il allait retourner à Toronto puis prendre des vacances dans un endroit chaud – peut-être même faire une croisière – où il n'aurait pas à conduire, juste à s'amuser.

Quel contraste, pensa-t-il, de passer des rivières et des lacs gelés où la glace atteint près de quatre pieds d'épaisseur aux eaux chaudes de l'océan où les vagues déferlantes sont hautes de quatre pieds ou plus.

« Prépare-toi! », s'exclama Jimmy, tirant Mark de son demi-sommeil.

« Hein! Quoi? Que se passe-t-il? »

« Nous venons tout juste de croiser un panneau indiquant qu'un kilomètre nous sépare de la route de glace… et que celle-ci est ouverte. »

Mark se frotta les yeux. « Une route de glace, déjà? »

« Ouais », dit Jimmy. « Je n'étais pas certain de l'endroit, mais je savais qu'on ne pouvait entrer dans les Territoires du Nord-Ouest sans avoir à traverser une étendue d'eau. Il y a un traversier qui permet

de franchir le fleuve Mackenzie pendant presque toute l'année, mais lorsque l'hiver s'installe, on construit un pont de glace sur le fleuve. »

« Les beautés de la nature », lança Mark en s'extirpant de la couchette.

« Ouais, mais il y a toujours une période pendant le printemps où, lorsque la glace se brise et que le traversier ne peut pas assurer le transport, les communautés nordiques se retrouvent isolées. »

Mark était maintenant assis dans le siège du passager, s'étirant le cou pour apercevoir la route de glace traversant le fleuve. « J'ai toujours pensé qu'il existait une connexion permanente reliant cette région au reste du Canada. »

« Il y en aura une », indiqua Jimmy. « On construit actuellement un pont[1] qui devrait être ouvert l'an prochain. »

Mark scruta l'obscurité et ne pouvait que discerner la superstructure massive du pont.[1]

« Heureusement que nous pouvons rouler sur la glace. »

Mark sentit son estomac se nouer. Passer sur l'eau – glacée ou autre – n'était pas naturel, et ce, même si sa tête lui disait que c'était sécuritaire.

« Je me demande si c'est sécuritaire? », poussa Jimmy.

C'était la dernière réplique que Mark souhaitait entendre. « Bien sûr que si », lâcha-t-il, en plaçant une main réconfortante sur son ventre. « On ne nous laisserait pas traverser si ça ne l'était pas, n'est-ce pas? »

Jimmy ralentit puis commença à chercher un quelconque point de contrôle ou lieu de transit mais, mis à part quelques panneaux rappelant aux conducteurs de respecter la limite de vitesse, il ne semblait pas que la conduite sur la glace mérita d'être à ce point soulignée. Comme si c'était chose courante dans le Nord – et ça l'était –, mais l'expérience était toutefois nouvelle pour Mark et Jimmy.

À l'approche de la bretelle qui les mènerait sur la glace, Jimmy laissa échapper un « Allons-y! », comme s'il s'apprêtait à faire un tour de manège à Canada's Wonderland.

Mais la réalité n'avait rien d'une balade effrénée.

La pente les menant sur la glace était plutôt graduelle et la route était ensuite très régulière. La glace en tant que telle était lisse – encore plus lisse qu'une route fraîchement pavée – et suivait une grande

[1] Le pont Deh Cho, qui traverse le fleuve Mackenzie, a été ouvert officiellement le 30 novembre 2012. Ce pont fait partie de l'autoroute Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest. Il fournit une route sûre et fiable en toutes saisons qui remplace le traversier d'été et la traverse de glace d'hiver. www.dehchobridge.info

courbe au large de la rive pour ensuite continuer en ligne droite jusqu'à l'autre berge.

De l'autre côté, une autre courbe prononcée menait au rivage, puis une autre pente graduelle conduisait les véhicules sur la terre ferme.

« Nous avons réussi! », s'écria Jimmy.

« Ce n'était pas si emballant », lâcha Mark.

« Non », répondit Jimmy, la voix dépourvue de toute exaltation. « Non, en fait, ce n'était pas emballant du tout. »

« Droit et lisse », indiqua Mark. « Tout comme un tronçon d'autoroute en Alberta. »

« Vu de cette façon, c'était décevant. Ennuyant même. »

Mark posa la tête sur sa main puis étira son corps de sorte à pouvoir appuyer l'épaule et la tête sur la porte du côté passager. « C'est comme ça que ça me plaît », dit-il en fermant les yeux.

***

Au relais routier de High Level, un Freightliner noir tournait au ralenti, son conducteur se préparant à passer la nuit dans la cabine couchette. Les heures de service étaient notées correctement dans son journal de bord et huit heures de repos étaient déjà inscrites au crayon à mine. Il n'y avait pas d'urgence après tout. Ce n'était pas comme s'il allait perdre ce gars, Dalton, sur la route de glace. Qu'il le tue demain ou la semaine prochaine n'avait pas d'importance. Du moment qu'il était mort avant l'audience, M. Scorcese serait heureux.

CHAPITRE SIX

Ils arrivèrent à Yellowknife le matin un peu avant 10 h, Mark au volant et Jimmy profitant d'un repos dans la cabine couchette.

« Que veux-tu faire? », demanda Mark à Jimmy tandis que la ville se profilait à l'horizon.

« Que veux-tu dire? »

« Eh bien, veux-tu que nous nous rendions à un relais routier pour nous rafraîchir ou que nous allions directement à la NWTT pour obtenir un chargement? »

Jimmy ne répondit pas, le temps de pousser un long bâillement et de s'étirer. « Arrêtons-nous pour un petit déjeuner rapide puis allons chercher un chargement tout de suite après. C'est parti! »

« Parfait, nous arrêterons à un café puis nous nous dirigerons en ville. »

« D'accord », poussa Jimmy en se tortillant dans la cabine couchette pour se vêtir. Il atterrit sur le siège du passager quelques minutes plus tard. « Ce sera fantastique! »

Après un arrêt rapide pour se procurer café et sandwichs-matin, ils arrivèrent dans la cour de la NWTT. Des douzaines de camions remplissaient le fond du stationnement, et chacun d'entre eux fonctionnait au ralenti.

« Pourquoi est-ce que personne n'économise son carburant ici? », demanda Jimmy. « Personne n'a donc besoin d'argent supplémentaire? »

« Ils dorment sans doute », supposa Mark. « La majorité de ces conducteurs ne vivent pas dans les territoires et n'ont pas vraiment d'endroit où aller pendant leurs heures de repos. Où veux-tu qu'ils restent, à part dans leur camion? »

« Mais doivent-ils tous marcher au ralenti? »

Mark ne répondit pas. Il faisait plutôt froid là-bas, et il ne voulait pas juger avant de savoir réellement à quoi ressemblait le travail dans le Grand Nord. « Je suis certain qu'ils ont leurs raisons. »

« J'imagine », concéda Jimmy.

Mark conduisit *Mother Load* vers un espace libre de l'autre côté du stationnement, directement en face des portes d'entrée de la NWTT. Il vérifia les indicateurs afin de s'assurer que le moteur était assez refroidi pour l'éteindre, puis il réalisa que le refroidissement était l'aspect le moins inquiétant de la conduite dans les Territoires du Nord-Ouest. Réchauffer les choses était, par contre, une autre affaire.

Mark actionna le frein de stationnement et ouvrit sa porte pour sortir de la cabine.

« Tu n'oublies pas quelque chose? », lui demanda Jimmy.

« Quoi? »

« Tu n'as pas éteint le moteur. »

« Je pensais le laisser tourner pendant que je serais à l'intérieur, comme tout le monde. Tu sais, pour garder tout au chaud. »

Jimmy le dévisagea. « Et si tout le monde se dirigeait vers le fossé, tu y irais, toi aussi? »

« Non. » La voix de Mark était basse et tremblante.

« Nous sommes dans le Nord depuis une journée à peine et tu oublies déjà tout ce que nous avons appris sur l'économie de carburant pendant que nous traversions le Canada et les États-Unis. »

« Non, c'est juste que… »

« Et nous en avons économisé du carburant, n'est-ce pas? », renchérit Jimmy.

« Ouais. »

« Et à ce rythme, si tu continues à économiser du carburant, tu connaîtras probablement ta meilleure année en tant que propriétaire-exploitant, n'est-ce pas? »

« Oui, mais je… »

« Pourquoi jeter la serviette maintenant? »

Mark voulait répliquer, « parce qu'il fait diablement froid dehors! », mais il n'était pas certain si cette raison était suffisante. À la place, il ne répondit rien.

« De plus, nous ne ferons qu'entrer et sortir », indiqua Jimmy. « Le moteur n'aura pas le temps de se refroidir en moins d'une heure. »

Bon point, pensa Mark. Ils seraient de retour sur la route en un rien de temps. Il serait par conséquent préférable de couper le moteur de *Mother Load* pour un court instant.

Mark tourna la clé et le moteur diesel se tut dans un soubresaut.

« Allons-y », lança Jimmy. « Tu me remercieras plus tard. »

À l'intérieur des bureaux de la NWTT, Mark et Jimmy donnèrent leur nom à une femme qui se tenait derrière un bureau placé tout près de l'entrée, et celle-ci leur demanda de s'asseoir et d'attendre. Elle revint quelques minutes plus tard accompagnée d'un homme d'un certain âge vêtu d'un chandail à l'effigie de la NWTT. Il portait une moustache et des favoris noirs, et sa chevelure noire commençait à se faire rare au front.

« Mark, Jimmy », dit-il en leur serrant la main. « Je suis Harry Bulau, directeur général, répartiteur, chef cuisinier et laveur de bouteilles. Bienvenue à la NWTT. »

« Nous sommes heureux d'être ici », répondit Mark.

« Ouais », poursuivit Jimmy. « Nous savons à quel point nous sommes chanceux que vous ayez une place pour nous. »

Harry sourit. « Il y a en fait quelques places disponibles. Trois d'entre vous sont ici aujourd'hui et il y a un autre gars qui n'est pas encore arrivé parce qu'il est seul et qu'il a dû passer la nuit à High Level. Il débarquera probablement demain, mais j'embaucherai d'autres conducteurs dès que le temps se refroidira… et c'est ce qu'on annonce. »

« Vous voulez dire qu'il peut faire plus froid qu'aujourd'hui? »

« Ça, ce n'est rien. Le temps se refroidit beaucoup plus que ça, ce qui est idéal pour nous et pour la saison des routes de glace. »

« C'est super! », dit Mark, pensant à *Mother Load*, qui était dans le stationnement, en train de se refroidir seconde après seconde. « Quand pouvons-nous obtenir notre premier chargement et nous diriger vers le nord? »

« Oh là! », lâcha Harry. « J'apprécie votre enthousiasme, mais nous avons beaucoup à faire avant que vous puissiez commencer à transporter des chargements.

« Comme quoi? », demanda Jimmy.

Harry sourit. « Allons dans mon bureau ». Il les conduisit dans un couloir encombré de classeurs et de boîtes de carton jusqu'à un petit bureau exigu. « Asseyez-vous ».

Mark jeta un coup d'œil autour de lui et se demanda s'il s'agissait du bureau du directeur général ou du laveur de bouteilles. Il conclut

qu'il servait probablement aux deux.

« Avant de faire quoi que ce soit, nous devons nous assurer que tous vos papiers sont en ordre. Vous savez, les vérifications d'antécédents criminels, le dossier du conducteur, le curriculum vitæ, ce genre de trucs. »

Mark savait qu'il avait tous ces renseignements à jour avec lui, mais n'était pas certain que ce soit le cas de Jimmy. Du regard, il consulta le jeune homme, qui souriait. « Pas de problème », le rassura-t-il.

« Une fois que tout cela est en ordre, nous devons vous envoyer à l'orientation. »

« L'orientation? », demanda Jimmy. « Combien de temps cela prend-il? »

« La majeure partie de la journée », indiqua Harry. « Vous aurez probablement terminé cet après-midi. »

Mark pouvait lire la déception sur le visage de Jimmy. Il voulait aller dehors sur la glace comme un gamin de 5 ans qui brûlait d'envie d'aller à son premier match de hockey, et chaque minute où ils restaient assis à parler le faisait mourir d'impatience.

« Wow! », poussa Jimmy en s'étirant pour chuchoter à l'oreille de Mark. « On dirait qu'ils ne sont pas si pressés que ça d'envoyer leurs chargements sur la glace après tout. »

Mark lui adressa un clin d'œil. « La sécurité avant tout », lui dit-il.

Harry les avait vraisemblablement entendus. « La sécurité n'est pas la seule priorité. Il y a aussi la sécurité, la sécurité et la sécurité! »

Mark sourit, mais le visage de Jimmy s'empourpra.

CHAPITRE SEPT

La séance d'orientation à laquelle assistèrent Mark et Jimmy consista en une formation simple à propos des règles à respecter sur la route de glace et de la façon dont on les appliquait.

Ils furent escortés dans une salle de classe où deux autres conducteurs prenaient déjà place. L'instructeur était un homme dans la quarantaine avancée nommé Ryan Dane. Il avait conduit sur les routes de glace pendant dix ans avant d'accepter un poste à temps plein dans la coentreprise, poste dans le cadre duquel il élaborait et affinait les règles de conduite et s'assurait que tous les conducteurs, nouveaux et chevronnés, les maîtrisaient.

« Des tonnes de questions vous viennent probablement à l'esprit au sujet de la conduite sur les routes de glace, mais gardons-les pour plus tard, car nous y répondrons sans doute au fur et à mesure. »

Il amorça la formation avec une présentation PowerPoint® traitant des routes de glace et choisit d'abord d'expliquer le fonctionnement de la route de glace et les raisons pour lesquelles les règles devaient être suivies.

Il expliqua essentiellement que les camions roulaient sur une couche de glace qui flottait à la surface de l'eau, que bien que l'épaisseur de la glace pouvait être de 48 pouces, cette dernière pouvait encore plier et fléchir sous le poids d'un camion et de son chargement, et que les remorques chargées à plein ne pesaient pas moins de 63 000 kilogrammes.

Le fléchissement de la glace est imperceptible à l'œil nu, mais la glace autour d'un camion chargé peut s'incurver jusqu'à trois centimètres sur une distance de 50 mètres devant et derrière le camion. Cela signifie que le camion roule dans un bol peu profond qui l'entoure aussi longtemps qu'il se trouve sur la glace. Le fléchissement

de la glace crée une ondulation dans la couche de glace, à l'instar d'un bateau qui glisse sur l'eau, et cette ondulation est appelée onde de pression.

« C'est pourquoi nous demandons à ce que les camions roulent à une distance d'au moins 500 mètres les uns des autres », indiqua Dane. « Si les camions sont trop près, ces ondes de pression s'entrechoqueront, provoqueront une torsion et une agitation désordonnées dans la glace et y occasionneront des fissures. »

Bien que Mark ait vu l'émission « Ice Road Truckers » auparavant et que bon nombre de personnes lui aient parlé de la théorie des ondes de pression sur la glace, c'était la première fois qu'il comprenait vraiment son fonctionnement.

« Les fissures constituent un problème de taille », continua Dane. « La résistance des routes de glace n'est pas compromise par quelques petites fissures de surface, mais, dans l'éventualité où l'une d'entre elles devient suffisamment profonde, la glace peut perdre toute sa résistance. Et je n'ai pas besoin de vous dire ce qui se passe lorsque la glace n'est pas assez solide pour supporter le poids d'un camion. »

Une sorte de rire nerveux et étouffé retentit dans la salle. Une multitude de photos de camions et de véhicules ayant traversé la glace couvraient les murs, et il s'avérait évident pour tout le monde que camion et eau glacée constituaient une combinaison dangereuse et meurtrière.

Dane expliqua également que le poids du chargement et la vitesse affectent le bol de dépression autour du camion, puisque celui-ci dépend de ces deux facteurs. C'est pourquoi il faut especter strictement 30 km/h sur les portages – les plus longues zones scolaires au monde –, 10 km/h sur les montées et les descentes de portages et 60 km/h sur les voies de retour rapides pour les camions vides.

Il y a par ailleurs une classification pour les chargements partiels provenant des mines. Si le poids du chargement est inférieur à 3 500 kilogrammes, le camion est considéré vide et peut circuler à 35 km/h sur les routes de glace et à 60 km/h sur les voies rapides.

« Les limites de vitesse sont vérifiées par radar par la sécurité, et les pénalités peuvent être sévères. Pour votre première infraction pour excès de vitesse de 2 ou 3 km/h, on vous remet un avertissement écrit. La deuxième infraction entraîne une suspension de cinq jours et la troisième infraction entraîne l'interdiction de circuler sur la route de glace. »

Mark était impressionné. C'était une chose d'admettre que les règles étaient importantes, mais c'en était toute une autre que d'ajouter des pénalités sévères qu'on appliquait rigoureusement.

« Les pénalités sont semblables lorsqu'un camion en suit un autre de trop près ou qu'on ne respecte pas un autre règlement de la route – avertissement, suspension et interdiction de circuler. »

Dane regarda Jimmy droit dans les yeux pendant un long moment, jusqu'à ce que celui-ci se sente obligé de dire quelque chose.
« Compris! », lança-t-il.

Une fois le message de sécurité bien passé, Dane passa en revue plusieurs détails qui devaient être connus par toute personne conduisant sur la route de glace.

Par exemple, les camions qui roulent vers le nord doivent le faire en convoi de quatre, et le convoi est espacé jusqu'à 20 minutes derrière. Le meneur d'un convoi est généralement le conducteur possédant le plus d'expérience sur la glace, et son travail consiste à annoncer le numéro des portages et les indications relatives au kilométrage tout au long du voyage. Il incombe aux autres conducteurs de garder leur camion à une distance d'au moins 500 mètres du camion les précédant et d'annoncer leur espacement.

Lors du voyage de retour, les camions vides circulent seuls ou en convoi et peuvent rouler jusqu'à 60 km/h sur les voies rapides. Un camion chargé peut être considéré vide si son chargement n'excède pas 3 400 kilogrammes. Enfin, les camions ne transportant pas de remorque peuvent circuler plus vite s'ils en ont obtenu l'autorisation au préalable ou s'ils ont été désignés comme des « trains rapides » par la coentreprise.

On soulignait tellement la sécurité que Mark se demandait comment l'émission « Ice Road Truckers » arrivait à faire paraître la conduite sur la glace si dangereuse à la télévision.

Pour conclure, Dane leur prodigua quelques conseils pour conduire en toute sécurité sur la route de glace, principalement au sujet de leur position sur la route en tant que telle. Cet aspect était particulièrement important, puisque les points de contact visuel s'avèrent restreints, surtout au-delà de la limite forestière, et que c'est facile de perdre de vue l'endroit où se trouve la route lorsque l'horizon est tout blanc.

Un autre conseil qui retint l'attention de Mark était de garder en tout temps une distance de cinq mètres de tout banc de neige. La neige étant un bon isolant, la glace qui se trouve en dessous est toujours plus

mince que celle qui recouvre la route. Cette glace étant plus faible, elle ne supporterait pas le poids d'un camion, vide ou chargé.

« Y a-t-il des questions? »

Un des autres conducteurs leva sa main. « Où allons-nous manger, dormir et faire ce qu'on a à faire? »

« Ah oui! », dit Dane. « C'est une excellente question. En vous dirigeant vers le nord, vous devrez vous rendre au bureau de répartition de Yellowknife au moins 30 minutes avant l'heure de votre départ. À partir de là, vers le nord, vous devrez vous enregistrer au point de contrôle de sécurité de Meadows, tout juste à la sortie du sentier Ingraham. Il y a des toilettes à tous ces endroits. »

« Plus loin au nord, le camp d'entretien de Dome Lake fait office de halte d'urgence et non de relais routier régulier. Après cela, il y a une toilette d'urgence au Portage 20. Alors, si vous avez un numéro deux à faire, c'est l'endroit. »

Le conducteur leva sa main une fois de plus. « Qu'est-ce qu'on fait si on a envie de faire un numéro un et que ça ne peut pas attendre jusqu'au portage ou au camp? »

« Je n'ai pas besoin de vous dire que certains conducteurs gardent une bouteille d'eau dans leur cabine pour de telles urgences. »

Un petit rire résonna dans la salle.

« Je ne vous dis pas de faire ça, mais certains conducteurs réussissent, en activant le régulateur de vitesse automatique à 25 km/h sur une longue ligne droite, à ouvrir la porte du conducteur, à sortir sur le marchepied et à faire le tout de cette façon. »

Un autre rire retentit, cette fois plus franc que le précédent.

« Évidemment, cette manœuvre nécessite un certain talent, mais je vous laisse le soin de choisir vous-même votre méthode. » Il se tut un moment. « Lockhart Lake sert de camp et de relais routier; donc, si vous avez faim, souhaitez prendre une douche ou dormir dans un lit, c'est possible à cet endroit. Lac de Gras est un camp d'entretien et une halte d'urgence, mais si vous vous dirigez vers le projet Jericho ou vers la mine Lupin, il sert de relais routier pour ces deux destinations. »

Tout le monde sembla satisfait de ces dispositions.

« Autre chose? »

Personne ne leva sa main.

« Bonne chance alors! »

***

Quelques minutes plus tard, une expéditrice de la NWTT rencontra Mark et Jimmy afin de leur confier leur chargement. Ils transporteraient un chargement de sacs de ciment dans un convoi vers la mine de diamants Diavik, située à quelque 350 kilomètres plus loin sur la route de glace.

Ils partiraient le matin afin qu'ils puissent effectuer leur premier voyage sur la route de jour.

« N'oubliez pas de vous présenter au bureau de répartition de Yellowknife 30 minutes avant votre heure de départ », leur rappela la femme.

« Nous serons là », dit Jimmy.

« Il vaut mieux. Au premier retard, on vous donne un avertissement écrit. »

« On ne nous a pas dit ça pendant la séance d'orientation », indiqua Jimmy.

« Il ne s'agit pas d'une règle de la route, mais bien de ma règle à moi. Enfreignez-la et armez-vous de patience pour obtenir votre prochain chargement. »

« Oui, Madame », répondit Jimmy en se redressant tout à coup le dos.

Mark esquissa un sourire. Il était rassuré de voir que les répartiteurs étaient aussi hargneux dans les territoires qu'ailleurs au pays.

CHAPITRE HUIT

Au moment où ils eurent terminé avec l'orientation et les autres formalités, il était 15 h, et *Mother Load* avait passé les six dernières heures au grand froid dans le stationnement de la NWTT.

Aussitôt que Mark franchit la porte et qu'il fut assailli par une bouffée d'air subarctique, il réalisa qu'il aurait dû laisser son camion tourner comme tout le monde le faisait dans le Nord.

« Merde! », lâcha-t-il.

« Qu'est-ce qui ne va pas? », demanda Jimmy.

« Elle sera froide. »

« Voyons donc! », dit Jimmy. « À quel point le moteur peut-il s'être refroidi en… »

« Près de sept heures », le coupa Mark.

« Oh! c'est long. »

« Oui, et il fait -30. » Mark lui jeta un regard qui fit comprendre au jeune homme qu'il le tiendrait responsable de tout ce qui se produirait ou ne se produirait pas, comme un moteur qui refuserait de démarrer.

« Je ne pensais pas que nous allions demeurer à l'intérieur si longtemps. Tu as toi-même dit que nous serions sortis en un rien de temps. »

C'était d'autant plus vrai, mais Mark ne voulait pas que Jimmy s'en tire si facilement. « Peu importe l'intervalle de temps, je ne crois pas du tout que ce soit une bonne idée de laisser le moteur se refroidir lorsqu'il fait si froid à l'extérieur. »

Ils avaient maintenant rejoint *Mother Load*. Elle paraissait sinistrement silencieuse alors qu'on entendait le ronronnement perpétuel de tous les autres camions du stationnement.

« Tu penses qu'elle ne démarrera pas? », dit Jimmy. « Oublie ça. Tu gardes ton camion en bon état de fonctionnement. Je parie qu'elle démarrera au premier essai. »

« C’est ce que nous allons voir », répliqua Mark, qui avait du mal à déverrouiller la porte du côté conducteur. Il dut tourner la clé à plusieurs reprises avant que le métal de l’intérieur du verrou ne daigne glisser.

Jimmy resta à l’extérieur du camion tandis que Mark monta dans la cabine, s’assit et inséra la clé dans le contact. Il la tourna, et même ce petit mouvement vers la droite s’avéra beaucoup plus difficile qu’il n’aurait dû l’être par temps froid. Il n’était pas du tout confiant que le moteur allait tourner, et même démarrer.

Il laissa passer quelques minutes afin que les bougies de préchauffage se réchauffent puis tourna la clé encore plus à droite.

Wuh. Wuh. Wuh.

Le moteur tourna, mais chaque tour était précédé d’un silence.

Mark arrêta un instant et foudroya Jimmy du regard à travers le pare-brise.

« Elle va démarrer », articula-t-il, la voix étouffée. « Essaie encore. »

Mark essaya à nouveau, et encore une fois, le moteur tourna.

Wuh, wuh, wuh.

Mark respira profondément afin de garder son calme. Tout un conducteur du Nord! Incapable de démarrer son camion par temps froid.

Il hocha la tête en regardant Jimmy puis tourna la clé, encore.

Wuh wuh wuh.

Une fois de plus, le moteur tourna, cette fois avec un peu plus d’entrain, mais il ne s’allumait toujours pas. Bien que le moteur soit sur le point de démarrer, la batterie, elle, perdait de la puissance. Encore quelques autres contacts et celle-ci serait déchargée.

Le poing levé en direction de Jimmy, Mark jura de faire marcher le jeune jusqu’à leur prochaine destination.

Jimmy ne regarda pas Mark, mais gesticulait comme pour lui dire de continuer d’essayer.

Mark tourna la clé encore une fois.

Wuh-wuh-wuh-wuh-wuh, vroom!

Mark exhala un long, long soupir.

« Hourra! », s’écria Jimmy à l’extérieur du camion.

« Il s’en est fallu de peu », murmura Mark.

Jimmy ouvrit la porte du passager et grimpa à l’intérieur. « Je t’avais dit qu’elle démarrerait. »

« Ouais », se contenta de répondre Mark. Puis : « Dorénavant, je ne laisserai pas ce moteur se refroidir. »

« D'accord », répondit Jimmy, abattu, mais pas encore vaincu. « Mais pense à tout le carburant que tu as économisé pendant que nous étions à l'intérieur. »

Mark ne prit même pas la peine de répondre. Il se borna plutôt à dire : « Le moins que j'aurais pu faire, c'est de la brancher dans le chauffe-bloc. La cour est remplie de prises électriques. »

« Nous le saurons pour la prochaine fois. »

Mark acquiesça, concédant le point. La courbe d'apprentissage s'avérait plutôt prononcée dans le Nord, et ils venaient de commettre une erreur qu'ils ne répéteraient plus jamais.

***

Puisqu'ils ne se verraient pas confier de chargement avant le lendemain matin, il allait de soit pour eux de prendre une chambre dans un hôtel de la région et de passer la nuit confortablement installés. S'ils envisageaient de rouler sur les routes de glace pour le reste de la saison, cela pourrait prendre des semaines avant qu'ils puissent à nouveau prendre une douche chaude ou dormir dans un vrai lit.

Ils optèrent pour un hôtel à service complet situé dans la partie est de la ville, doté d'un stationnement assez grand pour accueillir *Mother Load,* plutôt que pour un autre en plein centre-ville. Trois autres camions étaient garés dans le stationnement : un qui tournait doucement au ralenti dans l'obscurité et deux autres qui ne fonctionnaient pas et qui étaient branchés aux prises électriques alignées du côté sud du stationnement. Une troisième prise était encore inutilisée, mais Mark n'était pas certain s'il devait brancher son camion ou le laisser tourner au ralenti pendant la nuit.

Il décida de stationner *Mother Load* le plus près possible de l'hôtel afin d'être au moins en mesure de l'entendre tourner et de se rendre compte si quelque chose n'allait pas pendant la nuit.

« Tu ne la stationnes pas ici, n'est-ce pas? », demanda Jimmy lorsqu'il se rendit compte que Mark n'allait pas brancher le camion dans la prise disponible.

« Je ne me sens pas à l'aise d'éteindre son moteur après ce qui s'est passé dans le stationnement de la NWTT. »

« C'était différent », indiqua Jimmy. « Tu as éteint le moteur sans rien faire pour garder le bloc au chaud. Ici au moins, nous avons une source d'alimentation qui conservera la chaleur de

l'huile du moteur. Le démarrage s'effectuera en un tour de main demain matin et entre-temps, tu auras économisé quatre litres de carburant pour chaque heure où le moteur ne tournera pas au ralenti. Il est encore tôt et nous ne serons pas dans le camion pendant au moins douze heures, peut-être quatorze… cela représente une économie de carburant de 48 à 56 litres, simplement en utilisant un cordon électrique branché dans ton chauffe-bloc plutôt que de faire tourner ton camion au ralenti pendant toute la nuit. »

Mark hocha la tête en signe d'approbation. Jimmy avait raison, mais…

« Et l'hôtel est conçu pour te laisser brancher ton camion. Ce sont eux qui paieront l'électricité que tu utiliseras, et le tarif de la chambre en tient probablement déjà compte. Tu es censé brancher ton camion dans la prise de courant. »

« J'imagine », répondit Mark, déplaçant son camion de sa place actuelle. Mais si quelque chose ne va pas, ce sera de ta faute. »

« Tout ira bien », indiqua Jimmy. « Tu as branché ton camion pour la nuit des centaines de fois auparavant. »

« Peut-être », dit Mark en commençant à reculer vers la place située devant la borne afin que le compartiment moteur soit face au stationnement au cas où un problème surviendrait et qu'il devrait faire réparer le moteur. « Mais je ne l'ai jamais fait dans les Territoires du Nord-Ouest. »

Jimmy descendit du camion afin d'aider Mark à se garer. Lorsque Mark fut en position, Jimmy croisa les bras – comme un officiel décernant une pénalité pour obstruction – et Mark immobilisa le véhicule et actionna le frein de stationnement.

Avant que Mark ne sorte du camion, Jimmy accéda au compartiment de rangement latéral où Mark conservait ses rallonges électriques et démêla le cordon dans le stationnement.

« Branche-le dans le camion », dit Mark en donnant l'extrémité femelle du fil à Jimmy. Il empoigna ensuite l'extrémité mâle du cordon et tira le fil vers la prise fixée à un poteau 4X4 enfoncé dans le sol.

« Ça y est? », s'enquit Mark.

« Oui, c'est branché. »

Mark souleva le rabat qui recouvrait la prise et brancha le cordon électrique. Il débrancha et rebrancha ensuite le fil à plusieurs

reprises jusqu'à ce qu'il aperçoive un arc électrique entre la prise et les broches du cordon qu'il tenait dans sa main.

« Au moins, il y a de l'électricité », murmura-t-il.

« Est-ce que ça fonctionne? », demanda Jimmy en s'approchant de Mark.

« Ça fonctionne », dit Mark, espérant avoir pris la bonne décision, résolu à ne pas laisser son camion tourner au ralenti pendant la nuit.

« Très bien, car on annonce -40 cette nuit. »

Mark frissonna. C'est affreusement froid, pensa-t-il.

« Tout ira bien », se convainquit-il. « Allons nous reposer. »

CHAPITRE NEUF

Après s'être inscrits à l'hôtel, Mark et Jimmy s'habillèrent aussi chaudement que possible et se dirigèrent vers le centre-ville à pied afin de trouver un endroit pour prendre un repas. Ils passèrent devant tous les restaurants à service rapide dans l'espoir de trouver mieux. Après tout, c'était leur première visite à Yellowknife et la dernière fois qu'ils pourraient s'offrir un bon repas avant longtemps.

Sur les conseils de quelques personnes de la région, ils se rendirent dans la partie est de la ville où se trouvait un restaurant installé dans un bâtiment inusité du nom de *Bullocks Bistro*. La construction aurait autrefois pu s'apparenter à une péniche, à une barge, ou à quelque chose de similaire, mais elle avait depuis fait l'objet d'une ambitieuse transformation et ressemblait aujourd'hui à un garage ou à un cabanon.

« Ça ne peut pas être ici », dit Jimmy.

Mark était lui aussi étonné, mais il n'était jamais allé aussi loin dans le Nord et n'était pas prêt à juger un restaurant à son parement. « Les gens nous ont dit qu'on servait de très bons plats ici », plaida Mark. « Je n'ai pas envie de retourner à l'hôtel sans même entrer pour me réchauffer. »

« D'accord. Peut-être que nous pourrions commander un café ou quelque chose d'autre pour le chemin du retour. »

Ils entrèrent et découvrirent sans surprise que l'intérieur était d'un goût aussi douteux que l'extérieur. Chaque pouce de mur et de plafond était couvert de photographies, de cartes professionnelles ou de graffitis. Le plafond était bas et l'espace de l'unique pièce abritant à la fois la cuisine et la salle à manger était restreint.

En dépit du décor ringard, l'endroit était bondé.

« Peut-être que la nourriture est bonne », en déduisit Jimmy.

Mark fouilla la salle du regard. « Je crois qu'il n'y a pas une seule table libre. »

« Bonsoir, vous êtes deux? », demanda celle qui semblait agir en tant que cuisinière, hôtesse et serveuse.

Mark secoua la tête en signe d'approbation et la laissa les conduire au bout du comptoir qui faisait face au grill. Ils prirent place sur deux tabourets et on leur donna des menus.

« C'est cher! », dit d'emblée Jimmy.

Mark examina le menu. Certes, c'était dispendieux, mais à quel autre endroit servait-on du bœuf musqué et six variétés de poissons pêchés à même le Grand lac des Esclaves? À en juger d'après le nombre de touristes japonais dispersés dans la salle, cet endroit s'avérait une véritable attraction locale, et Mark était convaincu que la nourriture y était excellente étant donné sa popularité.

Cette popularité devait s'expliquer par la nourriture; certainement pas par le décor. « Ne t'en fais pas à propos des prix », dit Mark. « C'est moi qui t'invite. »

Jimmy sembla immédiatement à l'aise et commanda une bouteille de bière à 7 $. Mark l'imita. Au diable les dépenses.

Ils finirent tous deux par commander une assiette de poisson grillé composée de plusieurs types de poisson local comme le brochet, le doré, le ménomini et l'omble. L'assiette semblait au départ gargantuesque, mais les deux hommes réussirent à tout manger.

« Je crois que je n'aurai pas besoin de manger pour une journée ou deux », dit Jimmy une fois son assiette terminée.

« Nous serons deux », opina Mark.

Mark régla la facture et laissa un généreux pourboire, puis les deux comparses s'habillèrent pour plonger dans l'obscurité sur le chemin de retour vers l'hôtel.

« As-tu l'impression qu'il fait froid? », demanda Jimmy.

Mark marchait toujours. « Non, pas vraiment. » C'était certainement plus froid que lorsqu'il faisait jour, mais pour une raison quelconque, le froid ne semblait pas trop l'incommoder maintenant. Peut-être qu'en raison du gros repas ou d'une espèce d'adaptation naturelle, ils s'acclimataient déjà à la vie dans le Nord. Après tout, le froid constituait une chose relative : si on était bien à -20, alors -25 n'était pas si effrayant. Et d'après ce raisonnement, à quel point -30 pouvait-il l'être? Il suffisait d'ajouter une autre couche de vêtements.

Ils arrivèrent à l'hôtel une demi-heure plus tard et passèrent devant *Mother Load*, toujours branchée. Ils firent une halte à la réception, demandèrent un réveil téléphonique pour 6 h et allèrent à leur chambre pour y passer une bonne nuit de sommeil.

***

Le matin venu, Mark décida de démarrer *Mother Load* avant le petit déjeuner afin qu'elle se réchauffe avant qu'ils soient prêts à partir. Il faisait toujours noir et le stationnement était encore silencieux, si ce n'était des trois autres véhicules qui tournaient au ralenti.

« Ils auraient dû brancher leur camion », marmonna-t-il en traversant le stationnement. « Les économies sont importantes à long terme. »

Lorsqu'il rejoignit *Mother Load*, il déverrouilla la porte et monta à l'intérieur de la cabine. La clé fut difficile à tourner dans le contact, mais une fois qu'il eut réussi cette manœuvre, tout s'alluma, comme à l'accoutumée… exception faite de l'indicateur de température d'huile. Toutes les fois où Mark avait branché son chauffe-bloc, l'aiguille avait toujours montré une différence de température, parfois même de l'ordre d'un millimètre seulement. Ce matin toutefois, l'aiguille se trouvait à l'extrême gauche du cadran et Mark eut la nette impression qu'elle aurait dû fléchir davantage à gauche si l'instrumentation l'avait permis.

Il devait faire trop froid pour que l'aiguille indique quelque chose, pensa Mark. C'était logique. Après tout, même si le chauffe-bloc conservait la chaleur du carter, la température de l'huile était probablement encore trop basse pour que l'aiguille de l'indicateur pointe une valeur.

Souhaitant qu'il s'agisse là du problème, Mark tourna la clé pour démarrer le moteur.

Rien. Le moteur de démarrage ne fit même pas un demi-tour.

« Dites-moi que je rêve! », maugréa Mark.

Il essaya de nouveau. Encore une fois, rien.

« Ce n'est pas sérieux! »

Mark s'extirpa du camion et alla vérifier si le cordon électrique était toujours branché dans son chauffe-bloc.

Il l'était.

La nuit passée, il s'était assuré que la prise générait de l'électricité, mais il n'en était plus aussi certain à présent. Il agrippa le cordon et le débrancha de la prise dans l'espoir de voir une étincelle en guise de preuve. Rien. Il brancha et débrancha rapidement le cordon à plusieurs reprises, mais aucune étincelle ne jaillit.

Pas étonnant que *Mother Load* ne veuille pas démarrer. Son bloc-moteur était gelé et n'était près de démarrer au moyen d'aucun moteur de démarrage alimenté par la batterie.

« Que faire maintenant? », s'interrogea Mark.

Ses options étaient simples, mais limitées. Il pouvait attendre trois mois, histoire que la température se réchauffe et qu'il soit en mesure de démarrer *Mother Load* seul, ou il pouvait appeler les gens de la NWTT pour leur demander de l'aide. Bien sûr, ils viendraient lui prêter main-forte, mais ils ne seraient pas très heureux parce que Mark n'a encore jamais transporté un seul chargement pour eux.

L'apprentissage était raide ici, dans le Grand Nord, pensa Mark.

Puis, il retourna à l'hôtel.

Il s'arrêta à la réception pour s'entretenir avec la personne qui se tenait derrière le comptoir et l'interrogea à propos de la prise où il avait branché son camion pendant toute la nuit.

« Oh! », s'exclama-t-elle. « Vous avez dû employer celle qui est un peu capricieuse. »

« Capricieuse? »

« Ouais, un camionneur l'a emboutie pendant une tempête de neige il y a quelques semaines. Nous l'avons réparée, mais elle fait défaut lorsqu'on lui demande trop d'énergie. Je pensais que nous avions installé une affiche 'Pour voitures seulement'. »

« Il n'y avait pas d'écriteau », indiqua Mark.

« Désolée. » L'employée sourit. « Désirez-vous utiliser notre téléphone pour appeler quelqu'un? »

Trop aimable, pensa Mark, en serrant les dents. « Bien sûr. »

Elle lui présenta le téléphone fixe.

Mark fouilla dans ses poches à la recherche de la carte de Harry Bulau. Lorsqu'il l'eut trouvée, il la plaça sur le comptoir et composa le numéro.

« NWTT », répondit une voix de femme, peut-être celle qui les avait accueillis à la réception la veille.

Mark ne demanda pas tout de suite de parler à Harry. Il se présenta d'abord puis expliqua que son camion refusait de démarrer.

« Vous avez besoin d'un coup de main pour démarrer? »

« Oui. »

« Nous vous enverrons un de nos mécaniciens. »

« Quand est-ce que ce sera possible? »

« Avez-vous déjà mangé? »

« Non, mais… »

« Allez déjeuner. Même s'il arrivait dans cinq minutes, cela prendrait une heure avant que votre camion soit assez chaud pour démarrer. »

« Merci », dit Mark, la voix trahissant un mélange de soulagement et de gêne.

« Ne vous en faites pas », dit-elle. « Vous n'êtes pas le premier conducteur à qui cela arrive, et il ne s'agit pas de la dernière fois où cette malchance vous arrivera. »

« C'est encourageant », lança Mark. « Je pense. » Il raccrocha le téléphone et le remit à la personne derrière le comptoir. « Ils enverront un mécanicien. »

La femme regarda derrière Mark en direction de la porte d'entrée comme si le mécanicien était déjà arrivé.

« Ils ont dit que ça allait prendre un moment. »

L'employée de l'hôtel secoua la tête. « Ça pourrait prendre un certain temps avant de pouvoir démarrer votre camion, mais ils seront là sans tarder. »

Elle devait avoir remarqué le scepticisme sur le visage de Mark, car elle ajouta, « Chaque minute que vous ne travaillez pas pour eux, vous perdez de l'argent, ils perdent de l'argent, et la mine ne reçoit pas ses chargements. »

Mark savait que le temps était de l'argent mais, à l'écouter, il avait l'impression qu'ici, chaque minute se calculait en dollars et chaque seconde, en cents.

« Le voilà! », dit-elle en désignant la porte d'entrée.

Mark était abasourdi. « Quelle rapidité! »

Le mécanicien de la NWTT ouvrit la porte de l'hôtel et avança sa tête dans le hall d'entrée. « C'est pour un Peterbilt vert? », demanda-t-il.

« Ouais », répondit Mark, encore incrédule.

Le mécanicien hocha la tête. « Ça prendra environ une heure pour la réchauffer ».

« Puis-je vous offrir un café? », proposa Mark.

« Bien sûr, deux laits et deux sucres », puis il disparut.

Mark quitta le hall d'entrée et rejoignit Jimmy au restaurant de l'hôtel.

« Tout va bien? », demanda Jimmy lorsqu'il aperçut Mark entrer dans la salle.

« Non », répondit-il. « Il n'y avait pas d'électricité pendant la nuit et le bloc-moteur a gelé. Elle n'a pas voulu démarrer ce matin… pas un son. »

Un « Ohhh! » s'échappa de la bouche de Jimmy, ce dernier visiblement surpris.

« Mais un mécanicien de la NWTT se charge déjà de la faire démarrer dans le stationnement. »

« Ils n'ont pas perdu de temps. »

« Apparemment, le temps, c'est de l'argent ici », répliqua Mark.

« Je t'ai commandé à déjeuner », l'informa Jimmy en pointant l'assiette posée de l'autre côté de la table.

Mark s'assit et se mit à manger. « Commande trois cafés pour emporter, le troisième avec deux laits et deux sucres. »

Mark dévora son déjeuner, paya la facture et se dépêcha d'aller rejoindre le mécanicien dehors pour lui donner son café avant que celui-ci ne soit trop froid.

« Merci! », dit l'homme, natif du Nord à en juger par ses attributs faciaux, ses cheveux noirs et sa moustache. À l'image de tous les autres mécaniciens que Mark avait rencontrés, il portait lui aussi une combinaison usée et tachée de graisse, mais celle-ci donnait l'impression d'être la plus chaude qui soit.

Et elle devait l'être. Pendant les 20 minutes où ils prirent leur petit déjeuner, l'homme avait ouvert le capot et recouvert le moteur d'un grand sac de toile. Sur la plate-forme du camion de la NWTT se trouvait ce qui avait tout l'air d'être un gros groupe générateur au diesel relié au sac de toile par un épais tuyau de toile. Le groupe générateur tournait, produisant un grondement assourdissant qui avait sans aucun doute réveillé et fait rager tout le monde dans l'hôtel.

« Qu'est-ce que c'est que ça? », demanda Mark en aspirant une gorgée de son café, déjà refroidi.

« On appelle ça un Herman Nelson en l'honneur de l'homme qui l'a inventé… il y a de cela 60 ou 70 ans. Il s'agit essentiellement d'un séchoir à air chaud pour moteur. »

Mark hocha la tête. C'était ce à quoi ressemblait l'appareil, une grosse machine conçue pour souffler de l'air chaud. Il avait aussi l'air vétuste, comme s'il avait été fabriqué avec des pièces de rechange pendant les années 1950 puis réparé avec n'importe quelles pièces trouvées un peu partout depuis ce temps. Le camion sur lequel était installée la machine semblait, lui aussi, dater du début des années 1970.

Il s'approcha de *Mother Load* et posa sa main sur le sac de toile abritant son moteur. Il était chaud au toucher. « À quelle fréquence utilisez-vous ce truc? », s'informa Mark.

« Une fois de temps en temps. La plupart des gars laissent leur camion tourner lorsqu'il fait froid. » Il observa Mark et Jimmy. « Vous devez être nouveaux. »

« C'est si évident que ça? », s'inquiéta Mark.

« Bienvenue dans les Territoires du Nord-Ouest! », s'amusa le mécanicien. « Ne vous en faites pas. Tout le monde fait des erreurs. Le truc, c'est de ne jamais répéter la même. »

Mark acquiesça silencieusement, comprenant le message et jurant de ne plus éteindre le moteur de *Mother Load* pendant son séjour dans les territoires.

Point final.

***

Mark et Jimmy arrivèrent dans la cour de la NWTT aux alentours de 10 h. À l'intérieur du bureau d'expédition, Harry Bulau les accueillit d'un signe de la tête. « Vous êtes en retard. »

« Nous sommes au courant », dit Mark.

« Ça ne se reproduira plus », ajouta Jimmy.

« Ouais, eh bien!, j'ai joué avec l'horaire toute la matinée pour vous déplacer de six convois. » Il se tut. « Êtes-vous prêts à partir maintenant? »

« Oui, Monsieur », répondit Mark.

« Bien. » Il donna à Mark une enveloppe contenant tous les papiers dont il avait besoin pour prendre possession de son chargement et obtenir son paiement une fois le travail accompli. « Rendez-vous là-bas puis revenez tout de suite pour un autre. »

Mark prit l'enveloppe puis tourna les talons, mais Harry lui agrippa le bras pour le ralentir. « Et avant tout, soyez prudents, sinon ça sera votre dernier. »

« Compris. »

Jimmy hocha la tête en signe d'approbation.

« Maintenant, fichez le camp. »

Ils quittèrent le bureau sans prononcer un mot de plus.

À l'extérieur, dans le stationnement, Jimmy demanda : « Quel type de chargement nous a-t-on confié? »

« Il me l'a dit hier… » Mark ouvrit l'enveloppe et examina les papiers qui s'y trouvaient. « Voilà. Des sacs de béton. »

Jimmy leva les yeux au ciel. « Vraiment palpitant. »

« Eh bien, compte tenu du fait que le chargement pèse plus de 40 000 kilogrammes et que nous roulerons sur l'eau glacée, c'est assez palpitant pour moi. »

« Ça m'a l'air plus dangereux qu'autre chose. »

Mark jeta un regard au fond du stationnement où des douzaines de remorques à plateau s'alignaient, chacune d'entre elles ayant 12 ou 15 volumineux sacs de toile chargés sur la plate-forme. Les sacs étaient blancs et munis de grosses sangles afin de pouvoir les charger et les décharger au moyen d'une grue comme d'immenses sacs à poignées. Mark hocha la tête. « Non, ce sont probablement les chargements les plus sécuritaires qu'ils confient. C'est bien de commencer avec ça. Ils sont bas, stables et bien distribués sur la plate-forme. Ça fera l'affaire pour notre première mission sur la glace. »

« On doit utiliser de grandes quantités de ciment dans les mines », conclut Jimmy en comptant les remorques.

« Probablement, mais n'oublie pas qu'on ne dispose que de six semaines pour transporter les fournitures dont on aura besoin pendant toute une année. »

« On ferait mieux de se dépêcher. »

« Tu as raison. »

Mark compara le code figurant sur ses papiers avec le code de la remorque stationnée dans la cour puis opéra un virage pour s'atteler.

Avec l'aide de Jimmy, Mark recula vers la remorque et, malgré le froid, les mâchoires de la sellette d'attelage de *Mother Load* se fixèrent sans difficulté à la cheville de la remorque.

Jusqu'ici, tout va bien, pensa Mark. Il laissa *Mother Load* marcher au ralenti pendant qu'il sortit pour s'assurer que la remorque était bien arrimée. « Fais un bon tour d'inspection », demanda-t-il à Jimmy. « Je vais enlever la béquille et connecter les conduits d'air. »

« Bonne idée », répondit Jimmy, fouillant déjà un compartiment extérieur à la recherche d'un maillet pour vérifier les pneus et d'une lampe de poche pour inspecter le dessous de la remorque.

Mark enfila une paire de gants d'une bonne épaisseur et empoigna la manivelle de la béquille… puis commença à tourner.

« Ouf! », exhala-t-il, après seulement un tour de manivelle.

« Qu'est-ce qui ne va pas? », s'inquiéta Jimmy.

« J'arrive à peine à la tourner. »

« Probablement gelée elle aussi. »

Aucun doute, songea Mark. N'étant pas chauffée, l'huile, à l'intérieur du carter était probablement aussi épaisse que de la pâte à biscuits par ce froid extrême. Mark agrippa la manivelle à deux mains et redoubla d'effort. À chaque tour, celle-ci bougeait plus facilement jusqu'à ce qu'il puisse la tourner assez vite pour voir la béquille monter et sortir de la neige.

Une fois que Mark eut réglé le cas de la béquille, son corps fut trempé de sueur et il sentit la peau de son visage geler. Il lui restait encore à raccorder les conduits d'air.

Mark grimpa à l'arrière de *Mother Load* et saisit les deux conduits d'air en spirale qui alimentaient les freins de la remorque. À défaut d'être malléables, ils semblaient rigides, et Mark craignait de trop les étirer et de les endommager dans le froid. Il prit mentalement note de faire remplacer les conduits de plastique de *Mother Load* par des conduits de caoutchouc noir dès que possible. Manquer de frein pendant qu'il descendait une route couverte de glace assez large pour un seul camion et sans aucune marge de manœuvre des deux côtés était bien la dernière chose dont il avait besoin.

Il réussit à raccorder les conduits sans avoir à les tirer trop fort et se réjouit de voir les têtes d'accouplement se joindre si facilement. Il entendit ce sifflement familier pendant qu'il tentait de les raccorder, puis le silence se fit à la seconde où les têtes furent raccordées. La perfection.

« Tout va bien? », cria-t-il à Jimmy.

« C'est bien beau! », répondit-il.

« Prêts pour la glace. »

Mark et Jimmy montèrent à bord de *Mother Load* et prirent quelques minutes pour apprécier la chaleur à l'intérieur de la cabine. Puis, lorsque Mark se sentit mieux, il descendit la fermeture à glissière de son manteau et enleva son couvre-chef.

« Ouf, c'est bel et bien froid dehors », dit Mark à voix basse.

« Imagine à quel point ce sera froid lorsque nous serons arrivés au point le plus au nord de notre itinéraire. »

Mark dévisagea Jimmy en fronçant les yeux. « Je te déteste. »

« Je ne fais que préciser. »

Mark relâcha le frein de stationnement et embraya *Mother Load*. « Rien ne va plus! »

Il relâcha la pédale d'embrayage et le camion hoqueta. Quelque chose n'allait pas. « Tu es certain que tout était beau? »

« Certain. »

Mark essaya de nouveau. Cette fois-ci, il y eut un tremblement, puis *Mother Load* se mit à avancer. Il appuya un peu plus fort sur l'accélérateur afin de pomper plus de carburant et ils étaient en route.

Ou presque.

De l'autre côté du stationnement, quelqu'un se mit à courir vers eux en agitant les bras comme s'il voulait qu'ils s'arrêtent.

« Quoi encore? », lâcha Mark en immobilisant le camion et en actionnant le frein de stationnement. Il attendit que l'homme arrive plus près puis baissa la vitre de sa fenêtre. « C'est quoi, le problème? »

« Un des essieux de votre remorque ne tourne pas. »

« Quoi? » Il n'y avait aucune lumière sur le tableau de bord qui indiquait que quelque chose n'allait pas.

« C'est probablement un tambour de frein gelé », indiqua l'homme.

Mark hocha la tête et passa les doigts dans ses cheveux. Comment les gens arrivaient-ils à se débrouiller ici? « Prends le volant! », dit-il à Jimmy. « Et avance de quelques pieds lorsque je te le dirai. »

Il sortit de la cabine et rejoignit l'autre conducteur à côté du camion.

« La roue du milieu de l'autre côté est coincée », indiqua l'homme pendant qu'ils se dirigeaient vers le côté passager de *Mother Load*. « Probablement un peu d'humidité dans la conduite de frein. D'ordinaire, les roues se décoincent une fois en mouvement, mais si elles ne se mettent pas à bouger, vous pouvez brûler la roue sur la jante en quatre ou cinq kilomètres. »

« Merci », dit Mark. Il porta ensuite ses mains à son visage en guise de porte-voix et hurla : « Avance un peu! »

Jimmy embraya et avança d'environ dix pieds. La roue de l'essieu du milieu ne bougeait pas, comme l'homme l'avait dit.

« Vous voyez? »

« Oui. Comment puis-je régler le problème? »

« Avez-vous un gros maillet? »

« Un maillet de caoutchouc pour frapper les pneus. »

« Non, ce n'est pas assez gros. Attendez. »

L'homme traversa le stationnement pour rejoindre un Volvo blanc et sortit un immense maillet de la cabine. C'était bien plus qu'un marteau, avec une énorme tête de fer, assez gros pour actionner un crampon d'attache de rails de chemin de fer.

« Quelques coups de cet outil et ça devrait aller », dit-il.

Il prit pied, agrippa fermement le maillet de ses deux mains puis

le brandit afin que la grosse tête de fer bute contre la jante de la roue. Un claquement métallique fendit l'air, suivi d'un autre, puis d'un autre encore.

« C'est probablement suffisant. »

« Avance encore! », s'écria Mark.

Jimmy appuya légèrement sur l'accélérateur et la roue du milieu tourna au même rythme que les autres.

« Et voilà! », s'exclama l'homme. « Si ce truc n'avait pas fonctionné, nous aurions pu essayer de cogner directement sur le tambour de frein. »

« C'est bon à savoir. »

« Certaines entreprises peignent des lignes sur les pneus de leur remorque afin de faciliter la détection de problèmes du genre. Ça n'arrive pas tous les jours, mais assez souvent pour représenter une complication. »

« Ouais! Rouler avec une roue qui ne tourne pas aurait été fâcheux », lança Mark, pensant surtout à la façon dont s'était amorcée sa journée.

« Toutes les fois où vous procédez à un tour d'inspection, frappez les jantes à quelques reprises. La vibration suffit généralement à décoller les freins. »

« Merci pour le conseil. »

Jimmy passa la tête à travers la fenêtre. « Mark, les autres gars du convoi sont à la radio et se demandent où nous sommes. »

Mark serra la main de l'homme. « Je dois y aller. »

« Soyez prudents. »

« Merci! » Mark avait la ferme intention de conduire prudemment jusqu'à la fin de la route de glace.

Si seulement il pouvait s'y rendre.

***

Tandis que Mark et Jimmy quittaient le stationnement de la NWTT, un Freightliner noir ne transportant pas de remorque les croisa à l'entrée.

CHAPITRE DIX

Mark et Jimmy rejoignirent un groupe de trois camions déjà stationnés près d'une ligne rouge au bureau de répartition de Yellowknife. Ils transportaient tous des sacs de béton comme ceux qui se trouvaient sur la plate-forme de Mark. Manifestement, le béton était une fourniture dont les mines avaient grand besoin, à l'instar du carburant, puisque tous les autres camions se dirigeant vers le nord semblaient être des camions-citernes à train double de type B transportant du diesel. À la vue de ces camions-citernes, et sachant qu'ils pouvaient peser jusqu'à 60 000 kilogrammes chacun, Mark était heureux de ne transporter que du béton.

Mark arrêta *Mother Load* et la laissa tourner au ralenti tandis qu'il sortit dehors pour parler aux autres conducteurs. Jimmy le suivait non loin derrière.

« Où étais-tu? », demanda un vieux routier, vêtu du manteau, des bottes et du pantalon les plus épais – et sans le moindre doute les plus chauds – qu'il ait vus.

Mark sourit. « Disons que j'ai eu mon lot de leçons à propos de la conduite dans des conditions météorologiques extrêmes ces derniers jours. »

« Tu es nouveau? »

« J'ai passé la moitié de ma vie sur la route », répondit Mark. « Mais c'est la première fois que je me rends aussi loin au nord. »

Jimmy s'approcha de Mark, et ce dernier réalisa qu'aux yeux des autres, ils avaient probablement l'air des deux conducteurs les moins expérimentés de la saison.

« Et vous formez une équipe? »

Les autres conducteurs gloussèrent tandis que Mark se demanda ce qu'il y avait de mal à travailler en équipe. « Je ne comprends pas », dit Mark. « Qu'est-ce qu'il y a de si amusant? »

« Nous ne voyons pas beaucoup d'équipes ici », dit le vieux routier.

« L'objectif de conduire sur la route de glace est de gagner beaucoup d'argent en peu de temps. À vous deux, on vous confiera davantage de chargements, mais jamais deux fois plus.

« Ouais, mais il n'y a pas que l'argent qui compte. »

« Laisse-moi deviner », s'exclama un autre conducteur sur un ton railleur. « Tu as vu l'émission sur les conducteurs du Nord à la télévision et tu es venu pour expérimenter des sensations fortes? »

Cette fois-ci, c'est Jimmy qui prit la parole. « Non, tu n'y es pas du tout. »

Mark se demanda si Jimmy allait raconter qu'ils étaient ici parce que quelqu'un voulait leur peau et qu'ils essayaient de disparaître de la surface de la Terre pour un moment, mais ce dernier réussit à garder cette information pour lui. De toute façon, cela n'avait pas d'importance, puisque l'autre conducteur s'était déjà fait sa propre opinion d'eux et des raisons pour lesquelles ils étaient ici… et cette opinion n'était pas favorable.

« Écoute, nous n'avons pas besoin de touristes qui souhaitent découvrir les routes de glace ici. Il ne s'agit pas d'aventure et de danger, mais plutôt de sécurité et de professionnalisme. La dernière chose dont nous avons besoin, c'est que notre vie soit en danger parce que vous êtes venus par soif d'aventure. »

« Je n'ai jamais pensé ça… », se risqua à dire Mark, mais l'homme poursuivait sur sa lancée.

« Si tu veux jouer les héros, rejoins l'armée. Eux aussi ont besoin de camionneurs, tu sais. »

Mark ne pouvait voir le visage de Jimmy, mais il pouvait l'entendre respirer à fond derrière lui. L'acerbité de l'homme ne plaisait pas à Mark, pas plus qu'à Jimmy, mais Mark était réaliste. Ces gars-là gagnaient leur vie à faire ce travail, puis venait une émission de télévision montrant au monde que de se rendre à destination en passant sur les lacs gelés relevait de l'exploit. Ils ne comptaient assurément plus les conducteurs qui arrivaient dans le Nord en quête d'aventure et rendaient leur travail plus difficile et plus dangereux. Mark respectait leurs opinions et ne voulait pas les contredire.

« Mark est un excellent conducteur », dit Jimmy. « Vous auriez dû voir la fois où… »

Mark leva la main et interrompit Jimmy. « Ce que Jimmy veut dire, c'est que je suis ravi d'apprendre de conducteurs d'expérience comme

vous, et que si vous voyez que je fais quelque chose que je ne devrais pas faire ou que je pourrais faire mieux, n'hésitez pas à me le dire. Si ça peut vous rassurer, les gars, je n'ai pas vraiment le goût d'être ici. Vous voyez, un enchaînement de circonstances inusitées m'a amené ici, mais maintenant que j'y suis, je compte bien faire ce travail de façon aussi sécuritaire que vous le faites afin que je puisse rentrer à la maison les poches bien remplies et un camion en un seul morceau. »

Jimmy ravala sa langue.

Les autres conducteurs gardèrent le silence pendant un moment. Puis, le vieux routier dit : « D'accord, allons-y alors. Je prends les devants. » Puis il pointa les autres : « Tu seras deuxième et toi troisième. » Puis, il regarda Mark : « Vous serez derrière. »

« Les derniers », dit Mark. « Est-ce bon ou pas? »

Le troisième conducteur, celui qui n'avait pas encore pris la parole, s'avança et posa sa main sur l'épaule de Mark. « Comme c'est ta première fois sur la glace, tu seras le dernier, peu importe le convoi duquel tu feras partie. Tu vois, lorsque quelqu'un conduit trop vite sur la glace, une onde de pression se forme devant le camion. »

« Ouais, ils nous ont dit ça pendant le cours d'orientation. »

« Bien. Alors l'onde de pression est l'un des aspects les plus dangereux de la conduite sur la glace. La vague peut fendre la glace devant toi en roulant; mais le plus dangereux, c'est ce qui arrive au gars qui circule derrière toi. »

Mark ne comprenait pas trop comment cela fonctionnait et son visage dut laisser paraître sa confusion.

« Je sais que c'est difficile à imaginer, mais laisse-moi t'expliquer. » Il inspira. « Lorsque tu approches de la terre ferme, la vague roule devant toi, atteint la rive puis rebondit vers la glace. Le gars qui roule derrière toi produit sa propre onde de pression devant son camion, et, lorsque les deux vagues se rencontrent, la glace peut fendre et éclater. On appelle ça un éclatement. »

Un éclatement, pensa Mark. Ça semble sérieux.

« La glace peut se briser et le gars qui te suit – qui respectait la limite et qui faisait tout correctement – se retrouve soudainement avec quelques roues dans l'eau et saute à l'extérieur de son camion comme si celui-ci était en feu. »

« Je vois », dit Mark, qui comprenait à présent. S'il avait le choix, il n'aimerait pas ça, lui non plus, suivre un débutant lors de son tout premier voyage.

« C’est pourquoi c’est toi le dernier. Si tu fais une erreur, au moins nous ne mourrons pas ou notre camion ne sera pas englouti par ta faute. » Il tendit la main pour serrer celle de Mark. « Pas de rancune. »

« Non », dit Mark, empoignant la main de l’homme. « Je ne le prends pas mal. »

« Bien! », lança le conducteur en agitant la main de Mark plus que moins. « Bienvenue dans le Nord! »

***

Ils se dirigèrent vers le nord-est sur le sentier Ingraham, une route qui montait, descendait et serpentait sur quelque 70 kilomètres jusqu’à ce qu’elle rejoigne l’extrémité sud du lac Tibbitt et le début de la route d’hiver entre Tibbitt et Contwoyto.

Le sentier Ingraham était tantôt un chemin, tantôt une route, et bien qu’il n’ait jamais été conçu pour devenir une autoroute, il était mis à contribution en tant que route commerciale très achalandée accueillant des milliers de gros camions et une foule d’autres véhicules routiers chaque hiver. À l’instar de la majorité des routes nordiques, bien qu’il soit plutôt convenable pour les Territoires, il aurait été considéré comme une route secondaire ailleurs au Canada compte tenu de sa qualité et de sa construction.

Mais cela n’avait pas d’importance à cette heure-ci.

Mark et Jimmy roulaient avec un lourd chargement de béton, et ils étaient sur le point de s’engager dans une aventure nordique.

Mark jetait de temps à autre un œil à Jimmy en souriant. Le jeune lui faisait penser à un chiot qui en était à sa première balade en camion et qui sortait la tête par la fenêtre pour savourer le vent sur son visage comme si c’était la chose la plus agréable au monde.

« Nous y sommes! », lâchait-il comme s’ils étaient à deux pas de la glace. Puis, cinq kilomètres plus loin, il ajoutait : « Nous nous rapprochons de la glace! »

Il répéta cette chanson à deux reprises – une fois tandis qu’ils longeaient un grand lac gelé sur la gauche, qui n’était que cela, un grand lac gelé – avant que le convoi ne commence à ralentir.

« Qu’est-ce qui ne va pas? », s’inquiéta Jimmy.

« Je crois que ça y est. »

« Tu veux dire que nous y sommes? »

Mark acquiesça. Ils y étaient. Bien qu’il ne s’agitât pas sur son siège comme le faisait Jimmy, Mark se sentait on ne peut plus fébrile de s’engager sur la glace. Ou plutôt anxieux. Ils avaient déjà roulé sur

la glace lorsqu'ils avaient traversé le fleuve Mackenzie, mais cette fois-ci, ils le faisaient avec un chargement. S'il considérait que les camions n'étaient pas faits pour rouler sur l'eau gelée auparavant, il n'avait certainement pas changé d'avis maintenant qu'il transportait un chargement de 45 000 kilogrammes.

Deux des camions qui circulaient devant eux s'étaient déjà arrêtés à la fin de la route, ce qui signifiait que le premier camion était déjà sur la glace.

« 500 mètres », dit le conducteur du premier camion.

La radio était syntonisée à la fréquence LADD 1. Tous les camions circulant dans les Territoires du Nord-Ouest devaient être munis d'une radio VHF, et tous ceux qui se déplaçaient sur la glace devaient syntoniser la fréquence LADD 1. Heureusement, *Mother Load* avait toujours été équipée d'une radio VHF pouvant émettre sur la fréquence LADD 1. Ainsi, Mark n'avait pas eu à se procurer un nouveau modèle pour son voyage dans le Nord.

Au moment où le conducteur du premier camion passa son message, le deuxième camion de la file se dirigea vers la glace, d'abord lentement, puis tout aussi lentement le reste de la traversée.

« Wow, il avance vraiment! », dit Jimmy.

Mark perçut le sarcasme dans la voix de Jimmy, mais ne daigna répondre quoi que ce soit.

Après une autre minute environ, la radio crachota un autre « 500 ».

Le troisième camion du convoi se mit en route.

Mark avança jusqu'à ce qu'il arrive au plus haut point de la pente qui menait au lac.

Puis il attendit.

L'attente lui parut interminable puis, finalement, le conducteur du camion devant lui annonça la marque d'un demi-kilomètre.

Et tout bonnement, le temps était venu pour Mark et Jimmy de devenir des camionneurs sur les routes de glace.

« Nous y sommes! », répéta Jimmy.

« Nous y sommes! », reconnut Mark.

Mark embraya *Mother Load* puis avança. Il maintint sa vitesse à 10 km/h pendant qu'il descendait la pente et roula à une vitesse constante jusqu'à ce qu'il fut bien sur la route de glace. Une fois sur la glace, il appuya légèrement sur l'accélérateur et augmenta progressivement son allure jusqu'à ce que le camion atteigne la vitesse fulgurante de 25 km/h tandis qu'il négociait le long et grand virage à

droite le menant à la couche de glace la plus longue, la plus lisse et la plus blanche qu'il ait jamais vue de sa vie.

« Nous sommes sur l'eau! », s'exclama Jimmy.

« Oui, nous y voilà », répondit Mark. Il mit quelques instants à s'en rendre compte, mais, pour une raison quelconque, Mark retenait son souffle. À quoi s'attendait-il? À sombrer sous l'eau ou à entendre quelque chose craquer sous son camion qui pouvait mettre sa vie en jeu?

Il respira profondément et s'affaira à rouler à 25 km/h et à annoncer son espacement. Si les infractions les plus communes sur cette route avaient trait à la vitesse et à l'espacement, alors il allait tout faire pour éviter de commettre ces erreurs.

« Du camionnage sur les routes de glace », dit Jimmy en brandissant faiblement le poing. Il frétillait toujours légèrement sur son siège, mais son langage corporel ne démontrait plus tant d'urgence ou d'excitation.

Comme Mark, Jimmy devait avoir compris que le plus gros défi résidant dans le fait de rouler à 25 km/h pendant 16 heures sur la route la plus droite et lisse qu'ils aient eu à parcourir était tout simplement de ne pas s'endormir ou mourir d'ennui.

Et puis, ça y était.

Jimmy bâilla.

Mark soupira et pensa : Bon sang! J'espère que nous y arriverons.

CHAPITRE ONZE

Après seulement deux kilomètres à rouler sur la route de glace, le convoi atteignit le premier portage, et par le fait même, le point de contrôle de sécurité de Meadows. Les camions devaient faire une halte pour se regrouper et vérifier l'espacement, et Mark s'immobilisa sur le côté nord de la voie puis attendit.

Lorsqu'il aperçut les autres conducteurs sortir de leur véhicule et se diriger vers la roulotte de sécurité aux fins de vérification, il dit à Jimmy : « Attends-moi ici. »

« Regarde s'il y a du café », demanda Jimmy.

« D'accord », répondit Mark en quittant le camion pour aller s'enregistrer.

L'intérieur de la roulotte était dépouillé : un évier, des toilettes, un petit lit et une plus grande pièce comportant un ordinateur. L'écran de l'ordinateur affichait un tableau tenant l'évidence de tous les camions voyageant sur la route de glace – l'endroit où ils se trouvaient, l'endroit où ils devaient être, le moment où ils devaient arriver au point de contrôle – et de tout ce qui avait trait à l'horaire et à la sécurité.

Rien à signaler pour Mark et le reste du convoi. Ils reçurent donc l'autorisation de poursuivre leur route.

« Avez-vous du café? », s'enquit Mark.

« Je viens juste de terminer la cafetière », répondit l'homme de la sécurité. « Ça prendra quelques minutes avant qu'une nouvelle cafetière soit prête. »

Un des autres conducteurs, le troisième du convoi, prit la parole : « Tu n'as pas le temps d'attendre. En plus, le café ici est infect. Si tu peux attendre un peu, il est bien meilleur à Dome Lake. »

Le conducteur sortit et Mark le suivit à l'extérieur.

« Combien de temps avant d'arriver là-bas? », demanda Mark.

« Environ une heure. Ce n'est qu'un camp d'entretien et les camions n'y arrêtent pas vraiment, mais il y a une cuisine. Si tu peux attendre, ça vaut la peine. »

« Ferons-nous une autre halte dans une heure? »

« Je pense qu'on peut convaincre le premier conducteur. »

« Merci! »

« Ce n'est rien », dit l'homme, qui avait l'air d'un vieux routier. À en juger par son manteau usé et ses gros pantalons, il conduisait sur les routes de glace depuis des années. « Tu aurais compris toi-même dès que tu aurais mis un pied dans le camp. »

« Non, je ne te remercie pas pour ça », dit Mark. « Je voulais dire, merci de me parler. Je n'ai pas été très bien accueilli tout à l'heure lorsque nous étions à la NWTT. »

L'homme rit. « Il n'y a pas beaucoup de gars très accueillants sur cette route. »

« Je suis peut-être nouveau, mais je suis un bon conducteur. »

« Je n'en doute pas. Mais tu dois comprendre que beaucoup de gars qui viennent ici veulent faire de l'argent… au profit de tous les autres. »

« Je ne veux pas être comme ces gars-là. »

« Parfait. Respecte la limite et tout ira bien. Si tu commences à aller trop vite, que ce soit seulement cinq kilomètres au-dessus de la limite, tu endommageras ton camion et la route et tu feras peut-être du tort à quelqu'un d'autre sur ton chemin. »

Mark se rappela ce qu'on lui avait dit lors de la séance d'orientation : 25 km/h avec un chargement, 60 km/h sans chargement sur les voies de retour rapides, 30 km/h sur les portages et 10 km/h à l'arrivée et à la sortie des portages. Cela semblait assez simple, mais ça l'aidait qu'un conducteur expérimenté le lui rappelle ailleurs que dans une salle de classe; le meilleur apprentissage s'effectue toujours mieux sur le terrain.

« Merci bien. Y a-t-il autre chose que tu peux me dire? »

« Eh bien, je ne voudrais pas avoir l'air de m'acharner inutilement, mais il peut faire froid ici. Très froid. Le mercure descend parfois sous la barre des -70, et ton camion commencera à claquer et à se briser. Si tu roules trop vite, la situation va s'aggraver. Si ton camion tombe en panne sur la route, les réparations nécessaires ne seront pas d'aussi bonne qualité à -70. Respecte la limite et garde ton camion en marche. »

Mark n'avait pas songé à cet aspect de la conduite par grand froid. D'autres connaissances dont il préférait être au courant plutôt que de les apprendre par lui-même.

« Sur d'autres routes, c'est l'alcool qui représente un problème. Ce n'en est pas un ici, mais les drogues, oui, particulièrement celles qui aident à rester éveillé. L'argent est attrayant, mais ne risque pas ta vie pour l'obtenir. Si tu veux tenir le coup ici, fais tes heures et repose-toi. Tu as environ 67 jours pour faire autant d'argent que certains camionneurs font en une année, mais tu ne feras pas un rond si ton camion se ramasse dans un fossé. »

Mark acquiesça. « Je pense que j'ai compris. La sécurité avant tout. Respecter la limite et prendre beaucoup de repos. »

« C'est ça », dit l'homme. « Fais ça et tout ira bien. »

Le premier camion du convoi se mit ensuite en marche. Le temps était venu de vraiment rouler sur la route de glace. Mark se sentait prêt.

Tandis qu'il se dirigeait vers *Mother Load* qui tournait au ralenti, il aperçut une minifourgonnette rouler sur la route de glace. C'était un phénomène surprenant, un peu comme un poisson bondissant de l'eau. Mark s'arrêta pour voir passer le véhicule.

Il était rempli de touristes.

Des touristes japonais, apparemment. Ce n'était pas la première fois qu'il les voyait dans le Nord, et ils semblaient passer du bon temps. Mark ne pouvait s'imaginer visiter ce trou perdu pour le plaisir, mais il comprenait l'intérêt qu'un tel endroit suscitait.

La minifourgonnette klaxonna pendant qu'elle dépassait Mark.

Il salua.

Les six personnes qui y prenaient place le saluèrent en retour.

Puis il rejoignit *Mother Load*.

« As-tu pu m'acheter un café? », demanda Jimmy lorsque Mark fut à l'intérieur.

« Détends-toi », dit Mark. « Pourquoi es-tu si pressé? »

Jimmy lui répondit, le regard confus : « Je ne suis pas pressé, je veux juste un café. »

« Le camp d'entretien de Dome Lake se trouve à une heure de route. On m'a dit qu'on pouvait s'y procurer du café. »

« D'accord », dit Jimmy. « Je vais attendre. »

Mark embraya *Mother Load* et s'avança timidement. Lorsqu'il

entendit le conducteur le précédant annoncer la marque de 500 mètres, il relâcha complètement la pédale d'embrayage pour reprendre la route.

***

Plus tard dans la journée, le Freightliner noir s'immobilisa dans la cour du bureau de répartition de Yellowknife, près du monument Bristol Airplane à l'intersection du chemin Old Airport et de la route 3. Le conducteur laissa son camion en marche et se dirigea vers la roulotte de sécurité, ses vêtements noirs contrastant nettement avec la blancheur du paysage qui l'entourait.

« Bonjour, ça va? », demanda-t-il lorsqu'il franchit la porte.

L'homme assis devant l'ordinateur lui demanda son nom, le nom de l'entreprise pour laquelle il travaillait ainsi que le type de chargement qu'il transportait.

Une fois que l'homme vêtu de noir eut répondu à ses questions, le répartiteur lui dit : « Vous arrivez tôt. »

L'homme sourit. « Je pense que j'ai pris de l'avance sur les autres camions de mon convoi », indiqua-t-il. « Ils devraient arriver d'un moment à l'autre. »

Le répartiteur ne semblait pas impressionné. « Vous ne gagnez pas de points ici pour arriver plus tôt. Vous les obtenez si vous arrivez à l'heure. »

Manifestement, le fait d'être enthousiaste était honorable, mais pas au détriment des règles.

« Je pense que je devrai les attendre alors. »

« Certainement que vous les attendrez », indiqua le répartiteur, en se concentrant de nouveau sur le tableau apparaissant à l'écran de son ordinateur.

L'homme en noir s'assit sur une chaise libre. « Je me demande si vous pouvez m'aider. J'ai entendu dire qu'un gars que je connais travaillait dans la région, mais je n'ai pas encore eu la chance de le croiser. »

« La route est très longue. Il y a beaucoup de conducteurs. »

« Oui, c'est ce que je vois, mais peut-être l'avez-vous vu passer ici? »

« Quel est son nom? »

« Dalton. Mark Dalton. »

Le répartiteur glissa sa souris sur le tableau et cliqua à quelques reprises.

Il détacha finalement les yeux de l'écran. « Il se dirige vers le nord. Il

est à six, sept, huit convois devant vous. »

« C'est parfait. »

« C'est un de vos amis? »

« On peut dire ça. C'est l'ami d'un ami, et cet ami espérait que je le rencontre ici sur la route de glace. »

« Eh bien, il n'a pas tellement d'avance sur vous. Vous pourrez probablement le rattraper lorsque vous serez à Lockhart Lake. Ils seront probablement arrêtés pour se reposer lorsque vous arriverez. »

« Bonne nouvelle », dit l'homme en noir, un sourire aux lèvres. « J'ai vraiment hâte de le rencontrer. »

CHAPITRE DOUZE

À l'approche du camp d'entretien de Dome Lake, Mark écoutait attentivement la radio à l'affût de toute indication précisant s'ils s'arrêtaient pour prendre une pause.

Mais la radio ne faisait que crachoter sans cesse des renseignements relatifs à l'espacement.

« Allons-nous nous arrêter ou pas? », demanda Jimmy.

Mark haussa les épaules. « Je ne sais pas », dit-il. « Je suis le dernier du convoi, pas le premier. À quel point as-tu besoin d'un café? »

« J'aimerais bien en avoir un, mais je dois surtout aller aux toilettes. »

« D'accord. » Mark s'apprêtait à prendre la radio, mais s'arrêta. Il ne voulait pas utiliser la radio pour des choses qui n'étaient pas urgentes, mais si ce n'était pas grave et qu'il ratait l'occasion de s'arrêter, Jimmy lui en voudrait pour tout le reste du trajet.

Il saisit la radio.

« Ici *Mother Load* à la queue du convoi… mon coéquipier souhaite savoir si nous nous arrêtons à Dome Lake. Il semble qu'il ait besoin d'aller aux toilettes. »

La radio fut silencieuse pendant plusieurs interminables secondes.

« Tu n'as pas une bouteille dans ton camion pour ce genre de truc? », fut la seule réponse qu'il obtint.

Mark regarda Jimmy, et le jeune homme ne semblait pas très chaud à l'idée d'uriner dans une bouteille.

« J'en ai une », rétorqua Mark à la radio. « Mais elle est réservée aux urgences. »

« À quel point a-t-il besoin d'y aller? », demanda un conducteur.

« Utilise la bouteille », dit un autre, « ou retiens-toi jusqu'au prochain arrêt. »

Mark regarda Jimmy à nouveau.

Jimmy hocha la tête en signe de refus.

« Il dit qu'il attendra », dit Mark. « Mais la bouteille est prête! »

« Détends-toi, *Mother Load* », lâcha le premier conducteur à la radio. « Nous nous arrêterons à Dome Lake pour inspecter nos camions. Il y a des toilettes à cet endroit. »

Jimmy avait l'air soulagé, bien qu'il ait encore besoin d'aller aux toilettes.

En avant, le premier camion du convoi indiqua être parvenu au portage menant au camp d'entretien de Dome Lake.

« Par chance, j'ai attendu », poussa Jimmy.

***

Ils furent en mesure d'utiliser les toilettes du camp d'entretien de Dome Lake, et le convoi était prêt à repartir 15 minutes après son arrivée.

Lorsque Jimmy regagna la cabine de *Mother Load*, Mark lui dit : « Ça va mieux? »

Jimmy acquiesça.

« J'ai vu qu'il y avait du café à l'intérieur. Pourquoi n'en as-tu pas pris? »

Jimmy sourit. « J'ai parlé à quelques gars à l'intérieur et ils m'ont suggéré de ne pas boire de café pour le moment. Nous roulerons sur de très longues routes de glace, et à moins que je veuille utiliser la bouteille, je ferais mieux d'éviter tout liquide, particulièrement les diurétiques qui stimulent l'envie. Je vais me contenter de jus d'orange et m'offrirai un café au relais routier de Lockhart Lake. »

Cela avait du sens pour Mark. La prochaine étape avant d'arriver au relais routier faisait près de 150 km et 50 d'entre eux s'effectuaient sur le lac Gordon. Une des principales règles à respecter sur la route de glace était de ne pas s'arrêter sur la glace des lacs, et Mark n'était ni assez expérimenté, ni à l'aise avec la pratique consistant à se soulager en roulant. Il était par conséquent préférable d'éviter ce scénario, surtout lors de son premier voyage dans le Nord.

« Je te trouve bien sage », dit Mark.

« Merci, mais je me demande ce que nous ferons pour casser la croûte en route. Nous en avons pour un bon six heures et il n'y aura aucune station-service ou aucun restaurant en chemin. »

« J'ai des trucs dans le réfrigérateur… quelques barres granolas. Ça devrait aller. »

Le camion à la tête du convoi se mit en route.

« Alors », dit Mark. « Allons-y. »

Jimmy s'assit bien droit dans son siège. « Je suis impatient de voir à quoi ressemble le reste de la route. »

Mark se tourna vers Jimmy et le considéra.

Jimmy éclata de rire. « J'ai vu de la neige et de la glace », dit-il. « Peut-être que maintenant, je vais voir de la glace et de la neige. »

Mark gloussa à son tour. « Les chances sont bonnes. »

***

Ils arrivèrent au camp d'entretien de Lockhart Lake six heures et demie plus tard. Mark et Jimmy se sentaient tous les deux éreintés et las, mais ni l'un ni l'autre ne ressentait un besoin urgent d'utiliser les toilettes, et ils n'avaient pas non plus cédé à la somnolence sur la route.

Mark était ravi. Ces quelques heures de conduite sans tracas les menant à mi-parcours étaient exactement ce qu'il espérait. Maintenant que c'était fait, il était convaincu qu'il arriverait à passer au travers de cette histoire de route de glace et il commençait à envisager la possibilité de conduire sur les routes de glace sur une base annuelle. Il en avait encore beaucoup à apprendre, mais ce par quoi il était passé jusqu'à maintenant n'était pas si mal. Six semaines à faire du camionnage sur les routes de glace tous les ans semblait intéressant. Avec un peu de chance, il aurait la même opinion à la fin du voyage.

Le stationnement du camp était immense et s'étendait dans toutes les directions sur ce qui semblait être des acres. À ce que pouvait voir Mark, il y avait huit camions-citernes à train double de type B, dix camions à plate-forme vides se dirigeant vers le sud et quatre camions à plate-forme chargés – comme celui de Mark – de sacs de ciment. En 20 minutes, la composition du stationnement aurait changé, et celle-ci changeait sans doute toutes les minutes, toutes les heures, pendant toute la journée, à l'image de tout relais routier achalandé de la 401.

Mark immobilisa son camion parallèlement à celui qui le précédait dans le convoi. Après avoir actionné le frein, il s'apprêtait à saisir la clé de contact pour éteindre le moteur, mais se ravisa dès que ses doigts touchèrent la clé comme si celle-ci lui avait brûlé la main.

« Ça va? », demanda Jimmy en remarquant le mouvement saccadé de Mark.

« J'ai presque éteint le moteur. »

« Les vieilles habitudes sont difficiles à perdre. »

À l'instant où Mark vérifiait rapidement ses indicateurs, on cogna à sa fenêtre. Il leva la tête et aperçut le vieux routier qui occupait le troisième rang dans le convoi.

Mark baissa sa vitre.

« Avant de sortir de ton camion, avance et recule de quelques pieds », lui conseilla-t-il.

« Pourquoi? »

« Pour compacter la neige devant et derrière tes pneus afin d'éviter qu'ils gèlent au sol ou qu'ils s'enlisent. »

Mark n'y avait jamais pensé, mais c'était logique. Ses pneus devaient être chauds compte tenu de la durée du trajet et, s'il ne les préparait pas, ils pourraient faire légèrement fondre la neige sur laquelle ils se trouvaient et Mark aurait à se sortir d'une ornière le lendemain matin… une ornière de 18 roues.

« Et si cela est possible, essaie de trouver une petite pente. C'est plutôt plat ici, mais si tu peux trouver une petite montée pour te stationner, cela peut vraiment t'aider à bouger si tu es figé dans la glace. »

« Merci pour les conseils », dit Mark en reculant son camion de cinq ou six pieds et en l'avançant de la même distance. Il répéta cette manœuvre deux autres fois, positionna le camion au milieu de ses traces et actionna à nouveau le frein de stationnement.

Cette fois, il ne pensa même pas à agripper la clé pour éteindre le moteur.

À l'extérieur, Mark et Jimmy rejoignirent les trois autres conducteurs du convoi. Ils souriaient maintenant, ayant apparemment surmonté leur méfiance envers un nouveau conducteur, sans toutefois être fin prêts à accepter Mark dans leur confrérie.

« Comment as-tu trouvé ça? », demanda le premier conducteur.

« Pour ce qui est de la conduite, c'est plutôt ennuyant, mais il ne faut pas confondre ennuyant et facile », répondit Mark.

L'autre conducteur sourit et hocha la tête en signe d'approbation.

« Tout se passe ici », poursuivit Mark, en portant un doigt à sa tempe. « Et je crois que la conduite sur les routes de glace est plus rude pour mon camion qu'elle ne l'est pour moi. »

« Espérons que tu sois encore du même avis dans trois semaines. »

« Pourquoi? Que se passera-t-il dans trois semaines? »

« Rien », répondit le premier conducteur. « Ce sera exactement le même type de conduite, mais il y aura plus de neige, moins de sommeil et ton client voudra te donner autant de chargements que tu es capable de prendre. »

Le conducteur numéro 3 sortit un paquet de cigarettes et en alluma une. « Il y a beaucoup d'argent à faire », dit-il, « mais on peut être tenté d'en faire trop ». Il tira une bouffée de sa cigarette. « Tu vois, la conduite n'est pas si mal lorsque tu es reposé et que le soleil brille. Mais lorsque tu deviens fatigué et que le temps se gâte, tu commences à tourner les coins ronds. »

Jimmy s'avança pour participer à la conversation. « Comment? »

« Tu commences à truquer ton journal de bord, tu conduis quelques heures de plus pour intercaler un autre voyage ou tu conduis ton camion pendant qu'il y a quelque chose de brisé en envisageant de procéder à la réparation à la fin de la saison. »

« Mais comment est-ce possible? », demanda Jimmy. Mark était enchanté de le voir curieux et enclin à poser des questions à ces conducteurs plus expérimentés. « Je croyais que la sécurité était la chose la plus importante ici? »

« Ça l'est », répondit le vieux routier du troisième camion. « Mais tu acquiers de l'expérience sur la route de glace, et ça devient plus facile pour toi, puis tu commences à tenir certaines choses pour acquises. Des choses qui pourraient te sauver la vie. »

Le conducteur numéro 2 souffla quelques volutes de fumée. « Le problème, c'est que ce type de conduite peut devenir routinier, mais il ne s'agit pas de routine. La routine n'existe pas lorsque tu conduis à -30 ou sur les eaux gelées. »

« Si tu effectues chacun de tes voyages sur la glace comme si c'était ton premier, tout ira bien. C'est lorsque tu effectues ton centième voyage comme si c'était ton centième que les ennuis commencent. »

« C'est un bon conseil », dit Jimmy. « Merci! »

« Maintenant que c'est réglé, nous sommes à court d'heures et nous allons tous rester ici pour la nuit », dit le premier conducteur. « Vous deux, comme vous êtes en équipe, vous pouvez vous greffer à un autre convoi si vous le souhaitez, ou vous pouvez dormir ici et poursuivre la route avec nous demain matin. »

« Ils ont des lits ici, n'est-ce pas? »

Le premier conducteur opina. « Oui, et ils ont une buanderie, des douches et une cafétéria convenable. »

Jimmy regarda Mark comme pour demander ce qu'ils allaient faire, mais ce dernier savait déjà ce que Jimmy souhaitait et ce qui serait le mieux pour eux. « Nous resterons avec vous, les gars. »

« Heureux d'entendre ça », indiqua le chef. Il se tourna vers le conducteur numéro 2. « Maintenant, si tu as fini de fumer, allons à l'intérieur; il fait froid ici, tu n'as pas remarqué? »

L'homme éteignit sa cigarette dans la neige puis apporta le mégot pour le jeter dans la poubelle une fois à l'intérieur.

Mark sourit en imaginant que les pénalités pour jeter des déchets ici devaient être aussi sévères que celles prévues pour les excès de vitesse.

CHAPITRE TREIZE

Les services au camp de Lockhart Lake étaient de meilleure qualité que ce à quoi s'attendait Mark. Le menu offert à la cafétéria était en mesure de satisfaire les conducteurs, peu importe l'étape de la journée à laquelle ils se trouvaient. Même s'il était 17 h, il était possible pour un conducteur qui commençait sa journée d'obtenir un repas qui ressemblait plus à un petit déjeuner qu'à un dîner. Les conducteurs qui n'y faisaient qu'une courte halte et qui voulaient simplement un café chaud, un muffin et peut-être quelques sandwichs pour la route y trouvaient aussi leur compte.

Mark mangea un repas classique avec de la viande, des pommes de terre, des légumes et une salade, accompagné d'un café et d'une pointe de tarte aux pommes pour dessert. Après le repas, lui et Jimmy firent chacun une brassée de lavage et terminèrent leur journée par une douche chaude avant d'aller au lit.

Une fois prêts à dormir, ils choisirent deux lits dans le dortoir.

« Tu penses que ça fera l'affaire? », demanda Jimmy.

Mark rabattit les draps de son lit et commença à enlever ses vêtements de conducteur. « Que veux-tu dire? »

L'homme qui dormait sur le lit derrière Jimmy péta. Jimmy regarda Mark comme pour lui demander s'il avait besoin de davantage d'explications.

« Et alors? Tu ne péteras pas, toi, pendant la nuit? »

« Probablement, je pense que oui. »

« Quel est le problème alors? »

« C'est bruyant. »

Mark ne dit rien pendant un instant et ne fit qu'écouter. Il y avait probablement six hommes qui ronflaient dans la pièce, tandis que pets et toussotements se mêlaient aux ronflements de temps à autre.

Il s'agissait du son de l'homme travaillant au repos. « Ouais, mais c'est le genre de bruits que tu finis par ne plus entendre, tellement tu deviens habitué. »

Jimmy soupira. « Je suppose. »

Mark s'assit sur le bord de son lit et délaça ses bottes. « Tu peux dormir dans le camion si tu préfères. »

Jimmy y pensa, mais Mark savait qu'il ne s'aventurerait pas dehors. Même avec le moteur qui tournait et le groupe auxiliaire de bord produisant de la chaleur additionnelle, l'intérieur de la cabine ne pourrait jamais être assez chaud pour être suffisamment confortable. « Je vais rester », dit-il finalement, la voix empreinte de déception.

« Bien », dit Mark, sachant que Jimmy n'était pas tout à fait à l'aise, mais qu'il restait simplement pour ne pas faire d'histoires.

Visiblement, Jimmy avait besoin d'un petit coup de fouet. Mark avait pensé attendre jusqu'au lendemain matin pour le lui dire, mais il avait besoin de quelque chose maintenant pour l'aider à passer la nuit.

« Tu auras besoin de tout le repos possible, puisque c'est toi qui conduiras demain. »

« Quoi? », dit-il, le visage entier s'allumant comme si on y avait braqué une lampe de poche. « Je vais conduire… »

« Ouais, pourquoi pas? Tu as autant d'expérience que moi lorsque j'ai commencé à conduire sur la glace. »

« Mais tu n'en avais aucune. »

« Exactement. Dors maintenant. »

« Je vais essayer. »

Jimmy s'empressa de se changer et se glissa sous ses couvertures en quelques minutes.

« Tu ne veux pas te brosser les dents? »

« Oh!, Oui! » Jimmy se leva et se dirigea vers les toilettes.

Mark s'étendit, convaincu que cela allait bien se passer pour Jimmy sur la glace.

***

Mark se retourna sur le dos et fixa le plafond. Les installations étaient suffisamment confortables, mais il avait pourtant du mal à trouver le sommeil.

Comme Jimmy l'avait remarqué, le dortoir était bruyant avec près d'une douzaine de conducteurs qui ronflaient, et apparemment

aucun d'entre eux n'était en mesure de passer la nuit sans se lever pour aller aux toilettes au moins deux ou trois fois. Qui plus est, le grondement des camions – en route vers le nord ou vers le sud – résonnait au gré de leurs allées et venues pendant toute la nuit.

Le bruit et l'effervescence n'étaient pourtant pas ce qui gardait Mark éveillé. Quant à Jimmy, il n'y faisait plus attention, son ronflement rappelant par moment le bruit d'un moteur Cummins passant d'une vitesse à l'autre. Mark aurait dû dormir ainsi, lui aussi, mais il était trop préoccupé par le fait que quelqu'un voulait le tuer. Le genre de chose qu'on sort difficilement de sa tête.

Les autorités étaient-elles à la recherche de cette personne?

Avaient-elles des pistes?

Y avait-il une seule personne qui avait reçu l'ordre de le tuer ou étaient-elles plusieurs? Bruno Scorcese était un homme qui avait beaucoup de contacts, sans compter qu'il était riche et s'il voulait la mort de quelqu'un, rien ne l'empêcherait d'arriver à ses fins.

Si Mark devait en arriver là, comment cela se passerait-il? Mourrait-il sans souffrance, sous des coups de feu tirés à une certaine distance, ou lentement et dans la douleur, sous la torture, celle qui sert à faire passer un message?

Et que se passerait-il avec Jimmy?

Mark l'avait pris sous son aile pour lui enseigner les rudiments du camionnage de longue distance. À la place, il l'avait mis en danger de mort et forcé à se cacher. Il aurait dû payer Jimmy et lui offrir un billet d'avion pour Moncton dès qu'ils furent arrivés à Vancouver. S'il l'avait renvoyé seul, le jeune homme aurait présentement été en train de traverser les Maritimes à bord de son propre camion.

Quel formateur Mark faisait-il!

Non seulement il apprenait à Jimmy comment conduire, mais aussi comment fuir. Bien sûr, toute personne à la recherche de Mark cherchait aussi Jimmy et tuerait aussi le jeune, probablement comme un extra au contrat… sans frais additionnels.

À cette heure, la question était de savoir à quel point cette personne était près de les trouver.

Mark se retourna sur le côté et plaça son oreiller sur sa tête afin d'étouffer le bruit résonnant dans la pièce.

Assourdi par l'oreiller qui lui couvrait les oreilles, Mark entendit un autre conducteur entrer dans la chambre. Au lieu de se

diriger directement vers son lit comme les autres, ce dernier marchait lentement dans le dortoir.

D'une manière délibérée, semblait-il.

Mark retira l'oreiller de sur sa tête et écouta. Les pas de l'homme étaient lents et intermittents, comme s'il vérifiait les lits ou comptait les personnes présentes.

Un pas ou deux, et plus rien. Un pas ou deux, et plus rien.

Mark pensa se relever pour voir ce qui se passait, mais il était bien au chaud et il sentait le sommeil le gagner doucement.

L'homme sillonnait le dortoir au grand complet, en s'arrêtant au pied de chacun des lits puis en poursuivant son tracé. Mark pouvait l'entendre s'approcher de l'endroit où lui et Jimmy étaient allongés.

On aurait dit qu'il cherchait quelque chose.

Ou quelqu'un.

« Tout va bien? », chuchota un homme couché au rôdeur, manifestement ennuyé.

« Ouais, tout va bien. »

Mark se retourna juste assez pour être en mesure de jeter un œil à l'homme debout au-dessus de lui. Il était grand, vêtu de noir… à l'exception de l'écusson qu'il portait sur sa manche près de l'épaule. Elle était blanche, et une inscription en jaune, rouge et bleu comprenant le mot *Security* y figurait.

Det'On Cho Scarlet Security.

Mark sourit, soulagé.

« Alors trouve-toi un lit ou fous le camp d'ici », maugréa l'homme endormi. « On essaie de dormir ici. »

« Bien sûr, désolé », répondit le gardien de sécurité avant de quitter le dortoir.

L'homme n'était finalement pas la personne envoyée pour tuer Mark, mais bien un gardien veillant sur la sécurité de Mark et de centaines d'autres conducteurs roulant sur la route de glace.

Mark réalisa que ses craintes n'étaient pas fondées. Il n'y avait personne ici susceptible de vouloir le tuer et la seule chose dont il devait se préoccuper était de conduire sur la route de glace.

Mark respira profondément, soupira et sombra bientôt dans le sommeil.

CHAPITRE QUATORZE

Le lendemain matin, Mark et Jimmy se réveillèrent reposés et prêts à emprunter la route de glace.

La première tâche fut de jeter un coup d'œil à *Mother Load*, qui tournait toujours au ralenti dans la cour. Mark monta à bord de la cabine, vérifia l'ensemble des indicateurs et conclut que tout était en ordre. Pas si mal pour un froid nocturne qui avait chuté sous la barre des -40. Il mit le groupe auxiliaire de bord en marche pour réchauffer l'intérieur pendant qu'ils allaient déjeuner.

Dans la cafétéria, Jimmy s'était déjà attablé avec les trois autres conducteurs du convoi.

« Tout va bien avec ton camion? », demanda un des autres conducteurs.

Mark opina de la tête. « La marche au ralenti va bien. Il ne fait pas trop froid dans la cabine. Tous les indicateurs semblent OK. »

« As-tu vérifié sous l'auvent, autour du moteur? », s'enquit le premier conducteur.

« Non », répondit Mark. « Pourquoi? »

« Ça n'arrive pas trop souvent, mais ce n'est pas une mauvaise idée de vérifier si des animaux s'y sont faufilés pendant la nuit. Ils ont froid à l'extérieur et, s'ils peuvent trouver un endroit chaud pour y passer la nuit, ils ne se gêneront pas. »

« J'ai vu un renard une fois », indiqua le vieux routier. « Tout roulé en boule dans un passage de roue. Ça m'a pris un peu de temps pour le chasser de là. »

« Le caribou n'est donc pas le seul animal dont je dois me méfier? », dit Mark.

Le vieux grommela. « La route de glace est pleine de caribous, mais ils sont molasses. Ils ne sont pas comme les orignaux. Le camion gagne

toujours contre le caribou, mais ça te coûte malgré tout une fortune en réparations. »

« Et les ours polaires? », coupa Jimmy.

Le vieux routier s'esclaffa. « Le territoire se plaît à utiliser des images d'ours polaires sur toute sa documentation et ses logos, mais tu n'en verras aucun sur la route. Tu dois être sur l'océan pour cela, et nous ne nous rendons pas aussi loin au nord. »

« Oh! », dit Jimmy, un tantinet déçu.

« Allons Jimmy, mangeons! », lança Mark.

Le visage de Jimmy s'illumina. « Je suis affamé! »

***

Le petit déjeuner servi au camp de Lockhart Lake était aussi bon ou même meilleur que ceux de tous les restaurants servant des petits déjeuners à toute heure du jour de tout le pays. Cela commençait bien la journée, et la conversation s'avéra encore plus agréable.

Mark et Jimmy en avaient encore beaucoup à apprendre et, bien que la courbe d'apprentissage dans le Nord soit prononcée, il y avait une mine de renseignements qu'ils pouvaient obtenir simplement en posant les bonnes questions.

« L'un d'entre vous est-il déjà passé à travers la glace? », demanda Jimmy pour alimenter la discussion.

Ils hochèrent tous la tête de gauche à droite, mais le vieux routier prit la parole pour répondre à la question. « Il existe une foule de règles pour le camionnage sur les routes de glace, et celles-ci n'ont pas été pensées il y a une semaine. L'élaboration de ces règles s'est étalée sur plus de 30 ans afin de s'assurer qu'une erreur commise par le passé ne se reproduise pas à l'avenir. »

« Je me souviens avoir entendu parler de trois camions qui avaient transpercé la glace l'an dernier en Alaska », indiqua Jimmy.

« Ouais, j'en ai aussi entendu parler. Ils roulaient trop vite et se suivaient de trop près. »

Les autres conducteurs remuèrent la tête en signe d'acquiescement.

« Vois ça sous cet angle », poursuivit le vieux routier. « La route de glace a ses règles, tout comme les routes ou les autoroutes ont les leurs. Par exemple, chaque route possède sa limite de vitesse et ses lignes. Si tu conduis en respectant la limite et en restant entre les lignes, tout ira bien. Mais si tu dépasses la limite et commences à rouler à l'extérieur des lignes, tu parviendras peut-être à destination en un morceau, mais les chances qu'il t'arrive quelque chose augmentent exponentiellement.

Et pour couronner le tout, si un malheur se produit, tu n'auras personne d'autre que toi à blâmer, parce que tu ne croiseras personne pendant un demi-kilomètre dans chaque direction. Chaque accident t'impliquant arrive par ta faute, parce que tu ne respectais pas les règles. »

« Malgré tout, il va sans dire que c'est difficile d'oublier qu'on peut traverser la glace », dit Mark.

« Bien sûr que ça l'est, et ça doit être ainsi », répondit le premier conducteur. « Peu importe le degré de sécurité de la route, il reste que tu conduis sur l'eau gelée et que ce n'est pas naturel. En plus, les camions-citernes à train double de type B pèsent 63 000 kilogrammes. C'est beaucoup de poids pour n'importe quelle route, d'autant plus sur une couche de glace d'une épaisseur de trois pieds et demi. »

Le deuxième conducteur remua son café et reposa sa cuillère.

« Souviens-toi aussi que l'état et l'épaisseur de la route de glace dépendent de la température. Si le temps demeure froid, pas de problème. Quelquefois pourtant, Dame nature ne coopère pas, et toutes les activités en souffrent. »

« Comme en 2006. »

« Qu'est-ce qui s'est passé cette année-là? », demanda Jimmy.

« C'était l'hiver le plus chaud depuis des décennies », indiqua le vieux routier. « La température moyenne était de 7 °C supérieure à la normale pendant tout l'hiver. La route s'est ouverte une semaine en retard et a été fermée plus tôt, et la glace n'a jamais atteint son épaisseur maximale. »

« La moitié des chargements seulement se sont rendus à destination », ajouta le deuxième conducteur. « On a dû envoyer le reste par transport aérien. Ça a coûté des millions et des millions de dollars à tout le monde. »

« Est-ce que quelqu'un a traversé la glace? », demanda Jimmy.

Mark connaissait la réponse, mais il voulait malgré tout entendre ce que les autres conducteurs avaient à dire à ce propos.

« Non », répondit le vieux. « Il y avait quelques très larges fissures, mais on a été en mesure de les consolider au moyen de matelas de bois qui répartissaient le poids tout autour. Après la fermeture de la route, on a examiné certaines portions de la glace et on a conclu que le fait que personne n'ait traversé la glace relevait du miracle. Maintenant, on construit mieux la route, et plus intelligemment. La route contourne tout endroit problématique, la glace est plus résistante et il y a des voies additionnelles pour les voyages de retour, ce qui raccourcit la durée de nos circuits. »

Jimmy se redressa sur sa chaise. « Et on peut faire plus d'argent. »

Mark prit note de la remarque de Jimmy, pensant que ce dernier avait déjà commencé à s'imaginer propriétaire-exploitant et à penser aux différentes options qui s'offraient à lui, plutôt qu'à simplement acheter son propre camion.

« C'est vrai. La seule chose qui compte est de livrer ton chargement de façon sécuritaire et à temps. Si tu y parviens, on te confiera autant de chargements que tu souhaites. »

Jimmy souriait, et Mark pensa que le garçon prévoyait conduire seul sur les routes de glace dans un avenir rapproché.

***

Quinze minutes plus tard, le convoi était prêt à mettre les voiles.

Au moment où ils retrouvèrent *Mother Load*, cette dernière marchait docilement au ralenti dans la cour. Mark et Jimmy procédèrent tous deux à un tour d'inspection, Jimmy scrutant les sacs de ciment et Mark portant attention à la remorque, à la sellette d'attelage et à tout ce qui se cachait sous l'auvent. Lorsqu'ils regagnèrent la cabine, l'air y était chaud, assez pour commencer la journée sans leur épais manteau d'hiver pour les quinze premiers kilomètres.

« Prêt? », demanda Mark à Jimmy tandis que celui-ci était confortablement assis derrière le volant.

« Je suis un peu nerveux mais d'après ce que j'ai entendu, c'est une bonne chose. »

« C'est une très bonne chose. »

Ils attendirent que les autres camions se mettent en marche et qu'ils annoncent leur espacement de 500 mètres un à la fois.

Enfin, ce fut au tour de Jimmy de se mettre en route.

Il embraya doucement, et le camion tout entier avança tranquillement sans aucun indice laissant croire que ses pneus étaient figés dans la glace ni qu'il roulait dans une ornière. Le départ sans heurts rappela à Mark les moments difficiles qu'ils avaient vécus à Yellowknife, puis il baissa sa vitre pour s'adresser à quelques conducteurs qui se dirigeaient vers le bureau du camp.

« Est-ce que toutes mes roues tournent? », s'écria-t-il.

Les deux conducteurs examinèrent immédiatement sa remorque dans toute sa longueur pendant un instant puis lui donnèrent leur approbation en levant le pouce.

Mark les salua en guise de remerciement et dit ensuite à Jimmy : « Tout est beau! »

« En route alors! »

Jimmy enfonça l'accélérateur et *Mother Load* gagna en vitesse pour se diriger en direction nord pour la dernière étape vers le camp d'entretien de Lac de Gras et la mine de diamants Diavik, qui se trouvait juste un peu plus loin.

***

À l'intérieur du bureau du camp d'entretien de Lockhart Lake, les conducteurs d'un convoi ayant circulé pendant la nuit s'enregistraient.

Il y avait parmi ces conducteurs un homme grand et maigre tout de noir vêtu. Après s'être enregistré auprès du répartiteur et s'être assuré que tout était en ordre, il lui posa une question.

« Vous savez, je viens d'apprendre qu'un de mes amis circule sur la route de glace, et je n'ai pas encore été en mesure de le croiser. »

« C'est vrai? Quel est son nom? »

« Mark Dalton. »

« Mark qui? »

« Dalton. Mark. Dalton. »

Le répétiteur consulta l'écran de son ordinateur, puis une pile de papier placée sur le bureau devant lui. « Ah! Je savais que ce nom me disait quelque chose. Vous venez tout juste de le rater. » Le répartiteur s'étira vers la gauche afin de mieux voir par sa fenêtre. « En fait, c'est son camion qui sort du stationnement à l'heure actuelle. Vous voulez que je l'appelle sur la radio pour vous? »

« Non, non, ça va aller. Je pense que j'aimerais mieux lui faire la surprise. »

CHAPITRE QUINZE

« Comment t'en sors-tu? », demanda Mark.

« Bien », répondit Jimmy. « J'aime ce genre de conduite. »

Ils circulaient sur la route de glace depuis plus de trois heures, et Jimmy roulait à une vitesse constante et respectait son espacement. Ses yeux passaient sans arrêt du pare-brise aux indicateurs puis aux rétroviseurs. Mark ne l'admettrait jamais à Jimmy, mais le jeune s'était acclimaté à ce type de conduite beaucoup mieux qu'il ne l'avait fait lui-même.

« Qu'est-ce qui te plaît dans cette conduite? Les interminables lignes droites et sans relief, la vitesse fulgurante ou le panorama à couper le souffle? »

« Ouais, tu as raison, ces choses-là sont plutôt moches », dit Jimmy. Puis, il haussa les épaules. « Je ne sais pas… je trouve ça apaisant. Tu regardes autour et tu ne vois rien à part la neige et les arbres sur des kilomètres à la ronde. Il n'y a qu'un seul camion dont tu dois vraiment te préoccuper, et même celui-là est à un demi-kilomètre devant toi. »

« Certains pourraient dire que c'est ennuyant. »

« Peut-être, mais la conduite en ville ou sur une autoroute achalandée peut s'avérer stressante. Tu peux conduire aussi prudemment et de façon aussi sécuritaire que possible, mais tu es toujours à la merci des autres conducteurs autour de toi, et beaucoup d'entre eux ne font pas attention aux autres, seulement à eux. Ici, tout le monde semble travailler en équipe, car leur vie et leur gagne-pain en dépendent. »

Mark comprit ce que voulait dire Jimmy et était heureux qu'il n'ait pas mentionné l'argent. L'argent était important, et on pouvait en gagner beaucoup sur une courte période, mais Mark avait

l'impression que si quelqu'un venait dans le Nord uniquement pour faire de l'argent, cette personne ne pourrait probablement pas bien s'en tirer sur la route de glace. Comme toute autre chose dans la vie, le travail bien fait était une priorité et, si on gardait cela en tête, l'argent suivrait de lui-même.

« Tu crois que tu aimerais refaire ça? », demanda Mark.

« Tu plaisantes? Je pense déjà à optimiser le camion que j'achèterai pour ce type de route et à me rendre ici au début de la prochaine saison. »

« Vraiment? »

« Et j'ai aussi pensé au rendement du carburant sur les routes de glace. »

« Les occasions d'économiser le carburant sont rares lorsque les moteurs tournent pendant trois mois sans arrêt », indiqua Mark.

« C'est là que tu te trompes. »

« Comment ça? »

« Si ton moteur est précisément adapté pour les conditions nordiques, tu peux économiser du carburant même lorsqu'il tourne au ralenti. »

« D'accord. »

« Et le fait d'utiliser le régulateur de vitesse automatique aussi souvent que possible te permet d'être assuré que tu respectes toujours la limite. »

« Je suppose. »

« Même les petites choses peuvent modifier l'aérodynamisme d'un camion… comme baisser les grosses antennes ou les enlever complètement puisqu'il n'y a pas de réception radio ici de toute façon. »

Mark acquiesça. C'était logique.

« Installer de plus petits rétroviseurs puisqu'on ne recule pas si souvent que ça. Garder les fenêtres fermées, déloger la glace et la gadoue de tes garde-boue et des réservoirs de carburant pour alléger le véhicule et optimiser son aérodynamisme. Toutes ces choses comptent, tu sais. »

Mark ne pouvait pas le nier, et c'est à ce moment qu'il fut convaincu que Jimmy serait non seulement un bon conducteur, mais aussi un propriétaire-exploitant prospère. Il aimait ce qu'il faisait, il était prudent et soucieux des économies de carburant possibles et il pensait comme un homme d'affaires, pas simplement comme un camionneur.

Tandis qu'ils circulaient sur la glace du lac MacKay, Mark regarda longuement à travers sa fenêtre. Pour une raison quelconque, les arbres avaient disparu, et un paysage composé de nombreuses nuances infiniment blanches se dessinait maintenant à l'horizon. « Où sont passés tous les arbres? »

« Nous avons dépassé la limite forestière », indiqua Jimmy. « Ils ne poussent plus aussi loin dans le Nord. »

Cela explique tout, pensa Mark. Cependant, sans les arbres ou autre chose pour agrémenter le panorama, la conduite devenait encore plus monotone. « C'est comme si on roulait sur la lune. »

« Je sais », dit Jimmy. « N'est-ce pas *cool*? »

***

Ils atteignirent le camp d'entretien du Lac de Gras environ six heures après qu'ils eurent quitté Lockhart Lake. Mark se demandait s'ils allaient y faire un arrêt, mais les autres membres du convoi voulaient continuer leur route jusqu'à la mine de diamants Diavik, qui se trouvait à seulement quelques kilomètres après le camp.

Tandis qu'ils approchaient de la mine, Mark fut impressionné par l'étendue et l'ampleur des installations. Il avait vu des photos de la mine prises à vol d'oiseau, mais c'était différent que de la voir depuis le sol. Elle s'étendait sur une île de 20 km^2 située dans le Lac de Gras; ainsi, même s'ils étaient sur le site, ils ne pouvaient pas voir où était la mine, ni les autres infrastructures d'ailleurs.

L'élément le plus frappant de toutes ces photos aériennes de la mine Diavik était ses deux énormes entonnoirs où des digues avaient d'abord été construites afin d'assurer un accès à la terre. L'exploitation minière à ciel ouvert avait nécessité l'ouverture de deux immenses carrières qui avaient depuis laissé place à l'exploitation souterraine, laquelle se poursuivrait pour les quinze prochaines années approximativement.

À leur arrivée sur le site, ils s'enregistrèrent à l'entrée principale. Mark fut contraint de s'installer dans la cabine couchette puisqu'ils furent tenus de faire monter un accompagnateur à bord afin que celui-ci les guide jusqu'à l'endroit où le déchargement du camion aurait lieu.

« Je ne pensais pas que cet endroit était si grand », lança Mark une fois en chemin.

« C’est facile de prendre la mauvaise direction si vous ne savez pas où vous allez. » L’accompagnateur était un Autochtone qui n’était pas très bavard. « Par ici », dit-il, en pointant vers la droite.

Mark et Jimmy étaient tous deux impressionnés par l’important nombre de véhicules qui entraient dans le camp minier et en sortaient. Des camions allaient et venaient sans cesse, ce qui était étonnant pour un endroit qui se situait à seulement 210 km au sud du cercle polaire arctique.

Le Marché des produits alimentaires de l’Ontario, toujours grouillant d’activités, s’avérait la seule chose à laquelle Mark pouvait comparer la scène, mais ici, tout était dix fois plus gros et cent fois plus lourd.

Sur les indications de leur accompagnateur, ils traversèrent tortueusement le site ainsi que plusieurs zones de déchets et de confinement jusqu’à ce qu’ils atteignent l’aire de stockage où plusieurs camions transportant des sacs de ciment attendaient leur déchargement.

« Merci », dit Mark, mais l’accompagnateur avait quitté la cabine avant même qu’il prononce une seule syllabe, prêt à guider un camion vide vers l’extérieur du camp minier.

En dépit du fait que leur camion était le troisième de la file, ils attendirent moins de dix minutes avant qu’une grue spécialisée munie d’un énorme crochet ne libère rapidement la plate-forme des deux douzaines de sacs de ciment.

Une fois *Mother Load* déchargée, on les dirigea vers une aire d’attente de départ tout juste à l’extérieur de la zone de stockage où ils rejoignirent les autres conducteurs du convoi.

« Félicitations! », s’exclama le vieux routier. « Vous vous êtes rendus. »

« Il faut encore retourner à Yellowknife », répondit Mark.

« Tout ira bien. La conduite vers le sud avec une remorque vide est facile. Tu peux conduire plus vite, et des voies rapides doubles ont été construites afin de réduire la durée du voyage. Si tu es chanceux, tu peux être de retour et te voir confier un nouveau chargement avant même d’avoir épuisé tes heures. »

« Mieux vaut y aller alors », lança Jimmy.

« Prends ton temps, jeune homme », rétorqua le vieux. « Le menu de la cafétéria est intéressant ici. Si tu retournes à Yellowknife aujourd’hui, tu ne dois pas le faire le ventre vide. »

Jimmy se frotta le ventre. « Ouais, on dirait que j'ai faim. »

« Un café me ferait du bien », ajouta Mark.

« Bien. Au fait, vous savez ce qu'on dit à propos des camionneurs sur les routes de glace? »

« Non, quoi? »

« Les bons conducteurs ne vont jamais trop vite, n'ont jamais froid et ne partent jamais le ventre vide. »

***

La cafétéria de la mine de diamants Diavik foisonnait de nourriture et d'employés, à l'instar de celle de Lockhart Lake. Il y avait une multitude d'aliments frais, de salades et de boissons. Mark et Jimmy optèrent pour de la viande et des pommes de terre en purée accompagnées d'une salade du jardin, d'une pointe de tarte aux pommes et d'un café. Comme Jimmy avait conduit la seconde étape vers la mine, Mark avait à sa disposition une période complète de seize heures. Et comme ils s'en retournaient le camion vide et qu'ils pouvaient rouler à 60 km/h, ils seraient en mesure de faire le trajet vers Yellowknife d'un seul coup.

« J'imagine qu'on doit moins s'inquiéter à propos de la glace lorsque le camion est vide », dit Jimmy.

Le vieux routier installé à la table acquiesça. « Les routes de glace sont construites expressément pour supporter un poids supérieur à 60 000 kilos. Avec un camion vide qui en pèse une fraction, c'est comme si tu roulais à vélo sur une dalle de béton. »

Jimmy sourit. « Nous devrions pouvoir obtenir un autre chargement demain matin alors. »

« Tu es impatient », répondit le vieux routier. « C'est bien, mais avant de commencer à compter ton argent, commence par t'assurer de retourner à Yellowknife en un morceau. »

« Une chose à la fois », ajouta Mark.

« Exactement », acquiesça le vieux routier. « Je me souviens de ma première année sur la route de glace… »

Tout à coup, un bruit surgit derrière eux, comme si quelqu'un frappait vigoureusement sur le dessus d'une table.

Ils se retournèrent tous pour voir ce qui se passait.

À deux tables d'eux, un conducteur s'était affaissé sur sa chaise, une main toujours sur la table et l'autre à l'intérieur de son manteau, sur sa poitrine.

« Qu’est-ce qui se passe? », poussa Jimmy.

Mark se leva. « Soit il s’est étouffé, soit il est victime d’un… »

Le conducteur tangua vers l’avant en heurtant la table de son épaule puis tomba de sa chaise pour s’écrouler sur le plancher.

« … arrêt cardiaque ».

Mark et Jimmy se précipitèrent vers l’homme qui gisait au sol.

L’homme était recroquevillé sur le côté et cherchait désespérément de l’air, et son teint tirait manifestement vers le gris.

Mark n’était pas exactement certain de ce qu’il devait faire, mais il savait qu’il fallait mettre l’homme à l’aise. Son manteau était grand et encombrant et Mark put facilement enlever une manche dès qu’il tira sur le poignet.

L’homme poussa un gémissement.

« Peut-être devrions-nous essayer un défibrillateur? », suggéra Jimmy.

Mark se tourna et regarda Jimmy. « C’est une bonne idée. Y’en a-t-il un à proximité? »

« J’y vais », répondit quelqu’un.

Mark savait que s’il devait employer un défibrillateur, il devait avoir accès à la poitrine de l’homme. Il le coucha donc doucement sur le dos et commença à déboutonner sa chemise. L’homme portait aussi une camisole sous sa chemise et, avant même que Mark ne demande quoi que ce soit, on lui tendit deux grands couteaux pour lui faciliter la tâche.

Mark agrippa un des couteaux et déchira la camisole du bord inférieur jusqu’à l’encolure.

On avait maintenant apporté le défibrillateur, mais Mark n’avait aucune idée de comment s’y prendre. « Quelqu’un sait comment fonctionne ce genre de truc? » Comme Mark, toutes les personnes présentes dans la salle avaient probablement suivi une formation sur l’utilisation de cet appareil à un certain moment de leur vie, mais personne ne semblait se rappeler les étapes à suivre.

Sauf Jimmy.

« Je vais le faire », lâcha-t-il en ouvrant le coffret. « L’appareil donnera les instructions et nous n’aurons qu’à les suivre. »

Mark regarda Jimmy sortir les électrodes du coffret et les placer sur la poitrine de l’homme à l’endroit où les illustrations figurant sur l’appareil l’indiquaient.

Une voix se fit ensuite entendre : « Attendez ».

Ils attendirent.

« Éloignez-vous du patient », dit-elle ensuite.

La foule recula.

« Préparez-vous à procéder à la défibrillation. »

Mark n'était pas certain de savoir ce que cela voulait dire, puis l'appareil indiqua clairement d'appuyer sur le bouton rouge à l'intérieur du coffret.

Jimmy regarda à l'intérieur du coffret à la recherche d'un bouton rouge clairement identifié puis appuya sur celui-ci.

Le défibrillateur émit un bruit caractéristique signalant à tous que l'énergie circulait de l'appareil vers le corps de l'homme.

L'appareil demanda ensuite de vérifier le pouls.

Mark plaça son doigt sur le cou de l'homme, mais ne sentit rien.

« S'il n'y a aucun pouls, pratiquez la réanimation cardiorespiratoire. »

L'appareil donna ensuite des instructions claires sur la façon d'effectuer la manœuvre. Mark avait déjà suivi une formation sur la RCR et les premiers soins, mais les directives s'avérèrent utiles, particulièrement en ce qui avait trait au nombre de compressions thoraciques à administrer et au moment de le faire.

Tout le monde attendait que Mark finisse.

Une fois de plus, l'appareil donna une consigne : « Éloignez-vous du patient. »

Une autre seconde s'écoula, puis l'appareil les encouragea à procéder à la défibrillation.

Jimmy appuya sur le bouton.

Avant même que le défibrillateur ne l'indique, Mark vérifiait le pouls.

« Je pense qu'il y a un pouls », dit-il.

Il pouvait sentir un léger mouvement de sang sous la pression de son doigt.

« Ne procédez pas à la défibrillation », indiqua ensuite l'appareil.

« Est-ce que ça veut dire qu'il est sauvé? », demanda Mark.

« Je crois que ça veut dire que son rythme cardiaque est régulier à nouveau. »

Comme tout le monde présent dans la cafétéria, Mark et Jimmy regardèrent le visage de l'homme reprendre ses couleurs, puis sa respiration redevint suffisamment régulière.

Quelqu'un avait apporté un oreiller pour supporter la tête de l'homme ainsi qu'une couverture pour le garder au chaud.

L'homme cligna enfin des yeux à quelques reprises, puis les ouvrit. « Qu'est-ce que vous regardez? », dit-il à la foule rassemblée autour de lui.

Un élan de joie et un soupir de soulagement emplirent la salle.

« Ça va? », demanda Mark.

« Bien sûr que ça va! », répondit l'homme. Puis il ajouta : « Qui es-tu, bon sang? »

Mark sourit. L'homme semblait reprendre rapidement ses esprits. « Je suis Mark, et lui, c'est Jimmy. Vous avez été pris d'un malaise cardiaque. »

L'homme regarda sous la couverture et aperçut sa poitrine dénudée et les électrodes du défibrillateur qui y étaient appliquées. « Un genre de crise cardiaque? »

Mark opina de la tête.

« Non non, je n'ai pas le temps pour une crise cardiaque. Je dois livrer mon chargement. »

« Désolé, Ron! », lança un homme derrière Mark. Ce dernier se retourna pour constater qu'il s'agissait d'un employé de la mine dont le travail avait trait aux activités sur la route de glace. « Tu sais qu'on ne peut pas te renvoyer sur la route avant que tu aies d'abord été examiné par un médecin. »

« Vraiment? », demanda Ron. « Depuis quand y a-t-il un médecin ici? »

La foule étouffa un petit rire.

« Il n'y en a pas. Mais un vol de ravitaillement arrive cet après-midi. Tu seras dans cet avion lorsqu'il repartira. »

Ron respira profondément et se rendit à l'évidence que cela pourrait s'avérer dangereux pour lui et pour les autres conducteurs s'il reprenait le volant. « Et mon camion? », dit-il. « Il doit se rendre à destination. »

« Peut-être pouvons-nous trouver un conducteur pour toi. »

Mark regarda Jimmy, mais le garçon n'avait pas besoin d'encouragement.

« Je pourrais conduire son camion », lança Jimmy. Il pointa Mark. « Nous conduisons en équipe, et j'ai suivi la formation d'orientation et tout. »

Le silence plana pendant quelques instants, comme si toutes les personnes présentes dans la salle considéraient l'offre.

« Qu'en penses-tu, Ron? », dit l'homme de la mine. « Je dirais que ça tombe plutôt bien. »

Ron posa une main sur son cœur et sentit les électrodes du défibrillateur toujours collées sur sa poitrine.

« Ouais, mon jour de chance. »

« Les gars, installez-le confortablement dans un lit », dit l'homme de la mine. Il arrêta ensuite son regard sur Jimmy. « Viens avec moi. »

Mark observa Jimmy s'en aller avec l'homme de la mine en éprouvant une certaine fierté de savoir qu'il avait fait de son mieux pour préparer Jimmy à ce genre d'occasion. Il était aussi fier que Jimmy n'ait pas hésité une seconde à offrir son aide à l'homme mal en point. S'il ne l'avait pas fait, qui sait quels autres arrangements le conducteur et la mine auraient dû prendre.

« Plaçons-le sur la planche », dit un homme.

Mark regarda autour de lui et se rendit compte que des membres de l'équipe de sécurité de la mine étaient arrivés avec une planche afin de transporter Ron dans un endroit confortable pendant qu'il attendrait l'arrivée de l'avion qui le ramènerait à Yellowknife.

L'équipe travailla avec empressement et efficacité afin de placer Ron sur la planche. Pendant cette manœuvre, un des membres de l'équipe interrogea Mark. « C'est vous qui avez utilisé le défibrillateur sur lui? »

« Oui, mon coéquipier et moi. »

« Bon travail. »

Mark haussa les épaules. Cela n'avait pas été si difficile. « Les instructions étaient assez faciles à suivre. »

« Oui, mais vous avez réagi, et ça, c'est plutôt bien. »

Les autres conducteurs qui avaient été témoins de la scène ainsi que d'autres personnes arrivées sur ces entrefaites pour voir ce qui se passait étaient tous d'accord, tapotant l'épaule de Mark et l'acclamant comme un héros.

Que pouvait-il dire de plus que « Merci! ».

Il regagna sa table, y prit place, respira profondément puis soupira. Il saisit son café pour en prendre une gorgée, mais celui-ci était froid.

Il était sur le point d'aller rafraîchir son café lorsque Jimmy fut de retour dans la cafétéria, un trousseau de clés dans la main et un large sourire au visage.

« Eh bien », dit Mark. « Quoi de neuf? »

« Je vais remplacer Ron. Il faisait partie d'un convoi qui se dirige vers la mine Ekati. Puisqu'ils ont fait beaucoup d'heures, tous les conducteurs passeront la nuit ici puis repartiront demain matin. Je vais être avec eux. »

« Et après ça? »

« Ils ne savent pas à quel point c'est sérieux, mais ils me laisseront conduire à sa place aussi longtemps qu'il ne sera pas rétabli. Ça pourrait durer quelques jours ou quelques semaines. Le gars de l'entreprise à qui j'ai parlé au téléphone m'a dit que si je ne faisais pas de bêtises, il aurait probablement une place pour moi même quand Ron sera de retour au travail. »

Ainsi, Mark se retrouvait maintenant seul. « Félicitations », dit-il. « Tu es maintenant le premier et probablement le seul élève diplômé de l'école de camionnage d'aventure Mark Dalton. »

« Je suis honoré. »

« Tu devrais l'être. »

Mark se tut pendant un moment. « J'imagine qu'on va se croiser. »

« Tu pourrais peut-être me reconduire chez moi à la fin de la saison. »

« Ça serait super », dit Mark. « Je parie que nous aurons des histoires à nous raconter. »

« J'ai déjà hâte. »

Les deux hommes s'étreignirent.

« D'ici là, ne fais rien que je ne ferais pas », ajouta Mark en lui donnant une tape dans le dos.

« Ça me permettra de faire à peu près tout. »

« Ouais, je suppose. »

CHAPITRE SEIZE

Avant que Mark eût terminé son repas, l'employé de la mine alla le voir et s'assit à sa table.

« Je voulais simplement te remercier d'avoir sauvé la vie de Ron », dit-il.

« Je ne sais pas si je lui ai sauvé la vie », répondit Mark. « Il s'en serait peut-être sorti même si je n'avais rien fait pour l'aider. »

« Peut-être, mais tu l'as aidé et la mine t'en est reconnaissante. Nous avons une bonne réputation en matière de sécurité, et la mort d'un camionneur sur la propriété minière aurait causé du tort à beaucoup de personnes. »

« Ça aurait pu être pire. »

« Certainement. Ça aurait pu lui arriver sur le lac MacKay et il aurait pu dévier de la route de glace et traverser la glace quelque part où celle-ci est trop mince pour supporter notre matériel de sauvetage… » Il resta silencieux pendant un instant, s'imaginant sans doute la scène qu'il venait tout juste de décrire. « Je préfère ne pas y penser. »

« D'accord. »

« Comme je te l'ai dit, l'entreprise t'est reconnaissante, et nous pensions te le témoigner en te confiant un chargement à livrer dans le sud. »

« Un chargement vers le sud? »

« On appelle ça un voyage de retour. Nous n'en avons pas beaucoup, entre cinq et huit cents par année par rapport à cinq à sept mille chargements vers le nord, mais nous en avons quand même. »

Mark comprit. On lui offrait l'occasion de faire plus d'argent en transportant un chargement plutôt que de retourner à Yellowknife à vide. « Merci, c'est apprécié. »

« Nous avons quatre chargements de pièces de machinerie. Nous avons su que nous devions les envoyer vers le sud il y a quelques jours déjà, mais, comme il s'agit d'un contrat avec la NWTT, nous devons attendre leurs conducteurs. Les pièces sont volumineuses, mais aucun des chargements ne pèse plus que 3 500 kilos et ceux-ci seront par conséquent considérés comme étant 'vides'. Si tu dois te rendre dans le sud, rien ne t'empêche d'en prendre un. »

« C'est super! », lança Mark. « Je devrais peut-être sauver la vie des gens plus souvent! »

« Non merci. Une urgence médicale, c'est assez d'émotions pour la saison. »

Il tendit à Mark une carte de la mine sur laquelle figurait un X tracé à l'encre rouge.

« Voici l'endroit où tu peux faire charger ta remorque. Un de mes hommes te rejoindra à ton camion et t'y conduira. Les gars qui travaillent dans cette zone savent que tu t'en viens et ils t'attendent. »

« Je ferais mieux d'y aller alors. »

« Conduis prudemment. »

« Toujours. »

***

Mark rencontra son guide près de *Mother Load* et il suivit ses indications pour se déplacer sur le site de l'usine, passa devant six immenses réservoirs qui contenaient chacun des millions de litres de carburant et arriva finalement à destination, dans une petite cour nichée entre deux centrales électriques qui fournissaient de l'énergie à toute la mine.

Comme on le lui avait dit, une équipe l'attendait sur place. Trois hommes travaillaient au sol et deux autres manœuvraient des chariots élévateurs à fourche. Plusieurs palettes étaient alignées à l'une des extrémités de la cour et, tandis que Mark immobilisait son camion, un des chariots élévateurs était déjà prêt à placer une palette sur sa plate-forme.

« Ils veulent se débarrasser de ces trucs-là sur-le-champ, à ce que je vois! », marmonna Mark en actionnant le frein de *Mother Load*. Il prit le temps de vérifier si tous ses indicateurs étaient normaux, puis commença à s'habiller de tous ses vêtements d'hiver.

Il s'aventura dehors une minute plus tard. Le froid le saisit aussitôt et il pouvait le sentir mordre sa peau, malgré les nombreuses couches de vêtements qu'il portait. « Je parie que peu importe le nombre de couches, ce n'est jamais assez », pensa-t-il.

L'équipe avait déjà placé trois palettes sur la remorque et, pendant que les chariots retournèrent en chercher davantage, les trois hommes travaillant au sol rampaient sur la plate-forme afin de s'assurer que toutes les sangles étaient fixées de façon sécuritaire.

Mark procéda à un tour d'inspection complet pour s'assurer que son camion était en bon état et que les hommes accomplissaient leur travail correctement. À les voir à l'œuvre, Mark eut la certitude qu'ils étaient aussi soucieux de la sécurité que tout le monde l'était dans le Nord. Chaque pièce de génératrice placée sur une palette y était attachée avec deux sangles hautement résistantes, et chaque palette était solidement fixée à la plate-forme avec deux autres sangles. Toutes les fois où l'équipe fixait une palette, un des travailleurs tentait de la tirer dans un sens, puis dans l'autre. Une fois convaincu qu'elle ne bougeait pas et qu'elle ne bougerait pas pendant le voyage vers le sud, il passait à la palette suivante.

Mark aurait aimé pouvoir bénéficier d'un tel service lorsqu'on lui confiait des chargements dans le sud. Bien sûr, il était au bout du compte responsable de son chargement, ici comme partout ailleurs, mais s'il perdait son chargement sur la route de glace, alors toutes les activités en seraient affectées et personne ne voulait qu'un tel problème survienne.

Pendant que l'équipe travaillait à fixer les six dernières palettes – un éventail de pièces de génératrice allant des engrenages aux arbres d'entraînement en passant par les recouvrements de machine –, un homme arriva d'une des centrales électriques avec une enveloppe à la main.

L'homme tendit l'enveloppe à Mark.

« Êtes-vous l'expéditeur? », demanda Mark.

L'homme secoua la tête. « Non, je suis responsable du quart de jour à la centrale numéro 1. » Il pointa l'enveloppe. « Il s'agit d'une liste des pièces qui se trouvent dans votre chargement. Vous devrez vous arrêter au point de contrôle situé à la sortie de la mine, où la route de glace commence. C'est là qu'on vous remettra les papiers dont vous aurez besoin pour être payé. »

« Je m'y arrêterai sans faute. »

« Ne vous inquiétez pas, je vais vous y conduire. »

Mark leva les yeux et s'aperçut que l'équipe avait disparu, probablement pour accomplir une autre tâche urgente.

« Vous êtes mon accompagnateur aussi? »

L'homme acquiesça.

« Allons-y alors! »

Ils montèrent à bord de *Mother Load* et l'homme guida Mark vers une route périphérique qui menait à l'entrée de la mine. Quelques minutes plus tard, il s'immobilisa au point de contrôle pour attendre son tour. Trois camions vides le précédaient dans la file et deux autres arrivaient à la mine. L'un d'entre eux transportait des sacs de ciment tandis que l'autre était un camion-citerne à train double de type B.

Toujours vêtu de ses vêtements d'hiver, Mark marcha vers le point de contrôle et y entra. Lorsqu'il présenta l'enveloppe à l'homme derrière le comptoir, celui-ci le toisa en plissant les yeux.

« Tu es nouveau? », demanda-t-il.

Mark acquiesça. « Je viens de livrer mon premier chargement aujourd'hui. »

Il s'étira le cou et jeta un regard à *Mother Load*, visible par la fenêtre derrière Mark. « Tu as déjà un chargement de retour? Qui as-tu tué pour ça? »

« En fait, j'ai sauvé la vie d'un homme. »

L'homme dévisagea Mark pendant un moment. « Ah, c'est toi. »

Les nouvelles vont vite, pensa Mark. « Ouais, c'est moi. »

L'homme ouvrit l'enveloppe, examina les papiers puis demanda : « Ton nom? »

« Mark Dalton. »

« Mark qui? »

Qu'est-ce qui ne va pas avec ces gars?, pensa Mark. « Mark. Mark Dalton. »

Encore une fois, le silence régna pendant un instant. « C'est toi Mark Dalton? »

« C'est ce que j'ai dit. »

« Je te demande ça parce qu'il y a un gars qui te cherche. »

Combien de gars me cherchent ici? se demanda Mark.

« Ouais, j'ai entendu ça », dit Mark.

« C'est un de tes amis? »

« Pas que je sache. »

« Eh bien mon gars, j'espère pour toi que c'est ton ami. »

« Pourquoi, à quoi ressemble-t-il? »

« Tout d'abord, il est vêtu de noir de la tête aux pieds. Je ne sais pas où l'on trouve des vêtements d'hiver tout noirs, mais c'est ce qu'il

portait. Il avait une cicatrice au visage, comme s'il s'était battu avec un bûcheron, et lorsqu'il a ouvert la bouche, je te jure qu'il ne lui restait pas plus que deux dents. »

« Es-tu sérieux? »

« Plutôt oui, à part pour les dents. Il en avait plusieurs; il devait lui en manquer une ou deux. Mais il avait l'air d'un client plutôt difficile. »

« Et il dit me connaître? »

L'homme haussa les épaules. « Il n'a pas dit ça. Il a simplement dit qu'il te cherchait. »

« Qu'est-ce qu'il conduisait? »

« Un Freightliner. »

« Laisse-moi deviner. Un Freightliner tout noir? », demanda Mark.

« Ouais, comment le sais-tu? »

« Je ne faisais que deviner », dit Mark en prenant ses papiers sur le comptoir. « Enfin, merci de m'avoir avisé. Je vais garder l'œil ouvert. »

« Bien, mais à en juger par la façon dont il te cherche, il te trouvera probablement avant que tu ne le trouves. »

Mark hocha la tête puis sortit.

Pendant qu'il marchait vers *Mother Load*, la neige crissant sous ses pas, il se demanda qui pouvait bien le chercher ici, sur la route de glace.

Puis soudain, la réalité le fouetta comme une bourrasque de vent glacial.

Comment avait-il pu oublier?

Les seules personnes qui savaient qu'il était sur la route de glace étaient Bud et la police… et celui qui avait été embauché pour le tuer.

Mark eut soudain chaud, et il pouvait sentir la sueur commencer à ruisseler entre sa peau et sa première couche de vêtements le protégeant du froid.

Il devait assurément retourner à Yellowknife et se rendre directement aux bureaux de la GRC de la ville. Dans l'intervalle, il pouvait téléphoner à Bud pour l'informer de ce qui se passait. Bud pourrait téléphoner à la GRC et quelqu'un pourrait peut-être le rencontrer sur la route de glace, ou du moins se lancer à la recherche de cet homme, peu importe qui il était.

D'une certaine façon, Mark était chanceux d'être sur la route de glace. Tout était tellement réglementé et planifié qu'une fois sur la route, il y avait peu de chance que quelqu'un qui se trouvait derrière

lui puisse le rattraper. Si l'homme était en ce moment à quelques heures derrière Mark, il serait encore quelques heures derrière lorsqu'il arriverait à Yellowknife. Et si c'était le cas, la GRC pourrait l'attendre et l'intercepter sur le sentier Ingraham avant qu'il n'arrive en ville.

Encore mieux, il pourrait appeler lui-même les policiers afin de les informer de ce qui se passait pendant qu'il roulait sur la route de glace.

Mark sortit son téléphone pour appeler Bud, mais celui-ci « cherchait » un réseau.

« Diable! », marmonna-t-il.

Son téléphone était probablement dans cet état depuis au moins douze heures, et continuerait de chercher un réseau pour les heures à venir, jusqu'à ce qu'il se rapproche de la civilisation, à quelque 350 kilomètres plus loin.

Une fois dans la cabine de *Mother Load*, Mark commença à enlever le plus de couches de vêtements possible pour se sentir mieux, mais en vain. Il avait toujours terriblement chaud et était en sueur. Et il n'avait pas honte de l'admettre : il avait peur.

Quelqu'un voulait le tuer.

Cette personne savait où il se trouvait et était à ses trousses.

La seule chose que Mark pouvait faire était de s'enfuir… à une vitesse maximale de 35 km/h.

CHAPITRE DIX-SEPT

La conduite était facile. En dépit du fait que Mark transportait un chargement vers le sud, cela contrastait avec son voyage vers le nord. Le chargement de pièces de génératrice pesait moins de 3 500 kilogrammes, ce qui lui permettait d'être considéré comme étant vide et de rouler à une vitesse maximale de 35 km/h sur la route de glace, et à une impressionnante vitesse de 60 km/h sur les voies rapides en direction sud.

Bien que Mark ait pu conduire seul vers le sud, il n'avait pas assez confiance en lui pour rouler seul. Il se joignit à trois autres conducteurs de la NWTT afin de former un convoi de camions CP, et aucun d'entre eux – il s'en était assuré – ne conduisait un Freightliner noir. Faire partie d'un groupe avec trois autres conducteurs s'avérerait plus prudent, et il y aurait toujours quelqu'un à proximité – à 500 mètres au moins – si quelque chose n'allait pas.

Compte tenu de son expérience, Mark fut placé au quatrième rang du convoi. Le conducteur à la tête du peloton conduisait sur les routes de glace depuis 12 ans et leur donna à tous des renseignements sur leur voyage vers le sud.

« On prévoit une tempête », dit-il. « Si vous êtes fatigués, vous devriez rester ici et vous reposer. » Il regarda Mark en prononçant ces paroles, mais Mark ne broncha pas.

« Je suis en forme. » Mark disposait d'assez d'heures pour se rendre à Lockhart Lake. À cet endroit, il se reposerait, puis il joindrait un autre convoi pour le reste du trajet vers le sud ou partirait seul.

« Avez-vous des questions? » Encore une fois, l'homme regardait directement Mark.

Mark secoua la tête. « Je suis prêt. »

Quelques minutes plus tard, il quittait le Lac de Gras vers le sud à la queue d'un convoi de camions CP et roulait sur la longue et large route droite traversant le Lac MacKay.

Il y avait de nombreux camions qui se dirigeaient vers le nord, et Mark salua chacun d'entre eux pendant qu'ils circulaient sur les voies en direction nord construites pour les camions chargés et dont la glace était plus épaisse. Tandis qu'il maintenait une vitesse constante et qu'il portait attention aux appels d'espacement des autres camions le précédant, Mark pouvait aussi estimer l'espacement des camions qu'il croisait en fonction du temps qu'il mettait à en croiser un autre. En général, les trois premiers camions étaient espacés à la seconde près tandis que le quatrième camion du convoi avait parfois quelques secondes de retard.

Mark surveillait également le trafic derrière lui. Bien qu'ils roulassent à la vitesse maximale autorisée sur les routes vers le sud et que les convois fussent passablement espacés l'un l'autre – parfois jusqu'à vingt minutes les séparaient –, il était toujours possible de se faire dépasser par un autre camion. Si cela arrivait, Mark se verrait dans l'obligation de ralentir à 10 km/h jusqu'à ce que le camion derrière lui termine son dépassement. Il s'agirait toutefois d'un événement particulier, d'un fait hors de l'ordinaire et, pour le moment, Mark était heureux de croiser les camions qui se dirigeaient vers le nord. Cela rendait la conduite un peu moins monotone.

Il n'avait pas remarqué à quel point il appréciait la compagnie de Jimmy jusqu'à ce qu'il ne soit plus à ses côtés. Sans personne à qui parler ou avec qui rigoler, le voyage était beaucoup plus ennuyant, et Mark était contraint de se livrer à de petits jeux afin de garder son esprit occupé. Par exemple, il commença à dénombrer les différentes marques de camions circulant sur les routes de glace, puis tenta ensuite de prédire la marque et le modèle du prochain camion qu'il croiserait. Une fois las de ce petit divertissement, Mark inséra un livre audio dans le lecteur CD et écouta un récit d'aventures postapocalyptiques où une multitude d'espèces mutantes tentaient de prendre le contrôle de la planète pendant qu'une bande d'aventuriers téméraires s'efforçait de subsister et de trouver un meilleur mode de vie. Les coups de feu et les scènes de combat commencèrent à l'ennuyer après un moment, mais Mark considérait malgré tout qu'il s'agissait d'un moyen décent de s'occuper l'esprit pendant quelques heures.

Mark était maintenant conscient du piège que représentait la conduite sur la glace. La conduite était facile, mais ennuyante. Comme dans la majorité des situations, dès qu'on respectait les règles, il y avait peu de chances qu'un problème surgisse. Mais aussitôt qu'on commençait à tourner les coins ronds, que ce soit avec le camion, le chargement, l'espacement ou la vitesse, tout pouvait débouler. Mark se demanda s'il pourrait travailler de cette façon pendant toute une saison. Certes, il était soucieux de la sécurité et tout, mais il avait aussi un esprit aventurier et, peu importe à quel point il était déterminé à conduire prudemment et lentement, quelque chose – comme toujours – piquerait sa curiosité ou le placerait dans une position dangereuse.

Comme aujourd'hui, par exemple.

Tout ce qu'il avait à faire, c'était de rouler prudemment pendant environ 10 heures à 35 km/h – 60 km/h une fois sur la voie rapide – sur quelques-unes des routes les plus aplanies qu'il ait parcourues, puis il serait en mesure d'empocher une jolie somme pour ce travail. À la place, il devait faire tout cela, en plus de se ronger les sangs, car un homme voulait le tuer. Cette situation rendait la conduite sur la glace beaucoup moins plaisante.

Mark se demandait s'il devait ou non, en arrivant à Yellowknife, poursuivre sa route vers le sud, bifurquer vers l'est pour se rendre à Toronto puis prendre de longues vacances. Il y avait sans doute un bel endroit sur cette Terre où Bruno Scorcese et ses acolytes ne pourraient pas le retrouver.

La fuite vers une contrée éloignée et désertique n'avait pas donné les résultats escomptés; peut-être que dans un endroit chaud et civilisé comme Miami ou la Jamaïque… Mark n'alla pas au bout de sa pensée. Avec ses contacts, Bruno Scorcese connaissait probablement quelqu'un dans tous les pays du globe, particulièrement ceux où des réseaux organisés et secrets se livraient au crime.

Mark prit conscience qu'il était en fuite et qu'il y serait contraint jusqu'à ce que les poursuites engagées contre Scorcese soient réglées.

Il jeta un œil à l'indicateur de vitesse et réalisa que le convoi roulait pour le moment entre 32 et 33 km/h. Il appuya légèrement sur l'accélérateur afin d'atteindre la vitesse de 35 km/h, mais se rendit compte qu'il commençait à empiéter sur l'espace du camion le précédant.

Il relâcha la pédale et ralentit à 33 km/h.

Au même moment, il aperçut un autre camion surgir dans ses rétroviseurs latéraux. À une distance de quelques centaines de mètres

ou plus, il était difficile de discerner la couleur des camions qui roulaient derrière. Mais pour une raison quelconque, Mark n'eut aucun mal à constater que le camion qui le suivait maintenant était noir.

Complètement noir.

Il ne pouvait pas être certain de la marque et du modèle, mais la couleur était évidente.

Mark vérifia sa vitesse et constata qu'elle avait baissé à 33 km/h. Il corrigea le tir et accéléra jusqu'à ce qu'il atteigne 35 km/h à nouveau.

Mais le camion derrière lui gagnait du terrain.

« Bien sûr qu'il se rapproche », pensa Mark. « Il n'a personne devant lui et et il roule à 35 km/h tandis que j'avance à 33 km/h. » Le calcul fut simple et Mark savait que ce camion allait le rattraper dans les prochains kilomètres.

Il voulait écraser la pédale d'accélérateur et rouler à 50 km/h ou plus, mais cela aurait dépassé de 15 km/h la limite et aurait eu comme conséquence de lourdes pénalités. Le simple fait de dépasser la limite de 2 ou 3 km/h lui aurait valu un avertissement écrit. S'il récidivait, il écoperait d'une suspension de cinq jours, tandis qu'une troisième infraction entraînerait son expulsion de la route de glace. Et même si on ne l'arrêtait pas pour excès de vitesse, il ne ferait que se rapprocher du camion devant lui et commettrait deux péchés mortels à la fois.

Non. Mark devait rouler à 35 km/h et laisser le conducteur du camion derrière lui enfreindre les règles.

En un mot, Mark était pris au piège.

Il regarda à nouveau dans son rétroviseur.

Le camion noir était plus près maintenant, à moins de 200 mètres, et il semblait plus noir à chaque seconde qui s'égrenait.

Mark se demanda comment s'y prendrait l'homme.

Un coup de fusil serait facile, mais pas sur la route. Manier une arme d'épaule en conduisant était impossible et, bien qu'une arme de poing permette de garder une main sur le volant, cela s'avérait malgré tout difficile de tirer et pratiquement impossible d'atteindre une cible.

Les armes à feu étaient techniquement interdites sur la route de glace, à l'instar de l'alcool et des drogues, mais si cet homme comptait arrêter Mark quelque part, possiblement en bloquant un portage avec son camion, il pourrait alors facilement le tuer en s'approchant de *Mother Load*, en pointant une arme vers la cabine et en appuyant sur la gâchette.

Mark conclut qu'il aurait plus de chances de survivre en empêchant ce camion de le dépasser.

Il augmenta légèrement sa vitesse à un peu plus de 35 km/h.

Le camion noir continuait de prendre de l'ampleur dans ses rétroviseurs latéraux.

Mark maintenait sa vitesse et roulait à peine au-dessus du maximum recommandé pour cette route. Le camion et la route de glace semblaient bien encaisser ce léger excès de vitesse, mais le conducteur du camion devant lui dans le convoi devait avoir remarqué que Mark se rapprochait, car une voix retentit à la radio.

« Tu devrais vérifier ton espacement, Peterbilt vert », dit le conducteur.

Mark jeta un œil à son indicateur de vitesse et constata qu'il roulait à presque 40 km/h.

C'est trop vite, pensa Mark. Mais le gars derrière moi – ce gars qui veut me tuer – me rattrape.

À cette vitesse, ce sera chose faite dans quelques instants.

« Désolé », dit Mark à la radio. « Je me suis emporté. Il y a un camion derrière moi maintenant et sa présence m'a déconcentré. »

« Préoccupe-toi de ton espacement. S'il s'approche trop de toi, c'est lui qui en paiera les conséquences. »

Cette affirmation était exacte. Compte tenu de la façon dont les ondes de pression parcouraient la glace, c'était généralement le camion derrière qui en subissait les contrecoups. L'onde de pression se créait devant les camions et, dès qu'un d'entre eux atteignait la terre à un portage, cette onde ricochait sur la rive et était réexpédiée sur la glace. Maintenant à contre-courant, l'onde de pression entrait en collision avec l'onde créée par le camion suivant et causait un éclatement au point où les deux ondes de pression se rencontraient.

La théorie était bien connue sur les routes de glace, mais la faire comprendre à un homme cherchant à causer la mort et la destruction certaines, celles de Mark, était peine perdue.

Et même si Mark roulait plus vite, il ne ferait que garder le rythme.

Il n'y avait aucun moyen de fuir.

Mark leva son pied de l'accélérateur et décida de laisser le destin suivre son cours.

Sa vitesse diminua et il observa l'aiguille de l'indicateur de vitesse descendre : 40, 39, 38…

Il voyait le camion noir s'approcher davantage dans ses rétroviseurs.

Le décompte se poursuivait.

37, 36, 35…

Le camion noir avait maintenant le dessus sur lui. Il envahissait les rétroviseurs et crachait une mince colonne de fumée toutes les fois où son conducteur ajustait sa vitesse.

Mark pensa à Bud et à Jimmy et à toutes les choses qu'il avait faites dans sa vie, bonnes ou mauvaises.

Il regarda autour de lui dans la cabine et repéra le maillet qu'il utilisait pour vérifier la pression de ses pneus advenant qu'il ait à s'arrêter sur la glace et à se battre corps à corps. Un maillet ne ferait pas le poids contre une arme à feu mais au moins, il ne se laisserait pas abattre sans opposer de résistance.

Mark ralentit à une vitesse de 33 km/h, celle des autres camions du convoi.

Le camion noir l'avait désormais rejoint et était tout juste derrière lui, prêt à le dépasser.

Mark respira profondément et s'agrippa fermement au volant de ses deux mains, gorgé d'adrénaline, prêt à tout.

Le camion se rangea sur le côté, manifestement décidé à dépasser.

Mark roulait en ligne droite à une vitesse constante.

Le camion noir emplissait ses rétroviseurs…

Puis il réalisa qu'il ne s'agissait pas du tout d'un Freightliner, mais d'un Kenworth avec une calandre noire, un pare-soleil noir et des tuyaux d'échappement recouverts d'un revêtement en poudre noire.

Et il ne tirait pas de remorque.

Mark relâcha légèrement le volant et soupira.

« Kenworth noir », appela-t-il à la radio. « Peux-tu ralentir un peu? »

« Désolé », répondit le conducteur derrière lui. « J'aurais dû t'appeler à la radio plus tôt. Je suis un train rapide. »

« Pas de doute, tu es plutôt rapide », dit Mark.

« Non, un train rapide. J'ai une permission de la coentreprise. »

Mark se rappela qu'il avait entendu le terme lors de la séance d'orientation et se souvint que dans certaines circonstances, les camions légers ou les camions sans remorque pouvaient être considérés comme des trains rapides et autorisés à circuler librement sur la route de glace, tout comme les véhicules privés.

« J'aimerais que tu ralentisses et que tu me laisses passer. »

« 10-4 », répondit Mark. Il ralentit à 10 km/h et le Kenworth sans remorque le dépassa. Il utilisa ensuite la radio pour relayer l'information. « Surveillez vos rétroviseurs, un train rapide arrive. »

Le Kenworth noir devança Mark et dépassa rapidement les autres camions du convoi.

« Beaucoup d'inquiétude pour rien », dit Mark à voix haute. Il porta une main à sa tête, à son cou et à sa poitrine et réalisa qu'il était trempé de sueur. Il déboutonna sa chemise et sentit l'air froid transpercer sa peau. Il jugea qu'une douche et des vêtements propres ne lui feraient pas de tort. Il était à quelques heures seulement du camp d'entretien et du relais routier de Lockhart Lake. Avec un peu de chance, il arriverait à destination sans incident, réel ou non.

Sur cette pensée, la neige qu'on avait annoncée commença à tomber.

***

Lorsqu'il arriva à Lockhart Lake, Mark effectua un grand cercle dans le stationnement jusqu'à ce qu'il trouve une place légèrement inclinée entre deux trains doubles de type B garés sur le bord du stationnement en face du gîte. Mark souhaitait que son camion soit le plus près possible du bâtiment dans l'espoir de décourager quiconque de rôder tout autour dans l'obscurité. Bien que le stationnement ne fût pas doté de lampadaires, de nombreux conducteurs avaient laissé leurs phares de semi-remorque allumés pour la nuit et si son camion était assez près du gîte, les conducteurs qui y entreraient et en sortiraient pourraient remarquer quelqu'un tentant d'ouvrir la fenêtre ou faisant quelque chose d'inhabituel à l'extérieur de son camion à -30.

Après s'être immobilisé, Mark avança puis recula son camion à quelques reprises pour écraser la neige sous ses roues et s'assurer qu'il ne serait pas coincé lorsqu'il souhaiterait partir le lendemain matin.

Il laissa ses phares allumés et son moteur tourner au ralenti, puis sortit de *Mother Load* un sac de voyage à la main. Il verrouilla ensuite la cabine et fit un tour d'inspection rapide de son camion afin d'avoir une référence sur laquelle se baser à son retour de sorte à s'assurer que rien n'avait été manipulé.

Satisfait de savoir tout en ordre, il traversa la chaussée et se dirigea vers le gîte. L'impétueux vent d'ouest compliquait chacun de ses pas. Celui-ci soufflait maintenant plus fort, et la neige s'accumulait centimètre par centimètre comme un prélude à ce que la nuit lui réservait. Mark s'était toujours demandé à quel point les conditions météorologiques pouvaient se détériorer ici, dans le Nord – peut-être que maintenant, il trouverait réponse à cette question.

Après s'être enregistré, Mark essaya son téléphone cellulaire.

Toujours « à la recherche » d'un réseau.

Il se renseigna à savoir s'il pouvait utiliser un téléphone au camp, et on l'informa qu'un téléphone satellite était disponible, mais qu'il était réservé aux urgences seulement.

« C'est une urgence. »

« Peut-être devriez-vous parler à quelqu'un du bureau de la sécurité. »

« C'est une excellente idée », répondit Mark. « Où est-ce? »

On lui fournit les indications pour se rendre au bureau de la sécurité du camp, et Mark frappa à sa porte quelques minutes plus tard.

« Je peux vous aider? »

« Je dois utiliser un téléphone. »

« S'agit-il d'une urgence? »

Mark se questionna. Sa tête avait été mise à prix, et quelqu'un était à ses trousses sur la route de glace. Il s'agissait assurément d'une urgence, mais ce n'était pas tout à fait le genre de chose facilement explicable à une personne qui ne connaissait rien de Mark et des trucs qu'il avait faits dans sa vie.

Il devait toutefois essayer.

« D'accord, je vais vous expliquer », dit Mark. Il respira profondément et se lança. « Il y a un gars qui me suit sur la route de glace et qui veut me tuer. Je veux téléphoner afin d'en informer la GRC. »

« Vraiment? Comment savez-vous que quelqu'un cherche à vous tuer? »

« Le gars demande des renseignements sur moi un peu partout sur la route de glace. »

« Comme s'il était un de vos amis? »

« Oui, exactement. »

« Alors comment se fait-il que vous sachiez qu'il veut vous tuer? »

« Parce que je dois témoigner contre un numéro 1 du crime organisé, Bruno Scorcese, qui a commandé mon assassinat afin que je ne puisse pas me présenter au tribunal. »

« Un numéro 1 du crime organisé… vous voulez dire comme dans *Le Parrain*? »

« Oui. »

« Êtes-vous certain de ne pas vouloir appeler un médecin? »

Mark savait que son histoire allait paraître ridicule, mais il lança un regard noir à l'homme de la sécurité. « Je dois appeler la GRC à

Yellowknife. Il y a un agent là-bas qui est au courant de ma situation. »

L'homme toisa Mark pendant un moment puis accepta. « OK », dit-il en plaçant le téléphone afin qu'il soit accessible à Mark. « Je vais composer pour vous. Quel est le numéro? »

Mark était sur le point de protester, mais réalisa que cette proposition était bien plus satisfaisante que de se faire dire « non ». L'agent de sécurité avait par ailleurs probablement eu affaire à toutes sortes de conducteurs qui prétendaient vivre une situation d'urgence simplement pour appeler leurs femmes respectives et leur dire qu'ils les aimaient.

Mark donna le numéro de téléphone à l'homme et ce dernier le composa.

« Bonjour, ici l'agent de sécurité Robert Lussier du camp d'entretien de Lockhart Lake. »

Silence.

« Oui, sur la route de glace. »

Il regarda Mark et hocha la tête. « Eh bien, je suis avec un conducteur qui aimerait parler avec l'agent Graham. »

Un autre silence.

« Je vois. Il éloigna le téléphone de son oreille. « Y a-t-il un autre agent à qui vous voulez parler? », demanda-t-il à Mark.

« Je devais parler à l'agent Graham. »

« Il est en vacances pour la semaine. »

« Puis-je leur parler? »

Il tendit le combiné à Mark.

« Bonjour », dit Mark. Il expliqua la situation, mais il apparut évident que l'agente à l'autre bout du fil n'avait aucune idée de ce dont il parlait. Finalement, Mark dit simplement « Merci de votre temps », puis raccrocha.

Il remit l'appareil à l'agent de sécurité.

« Il est en vacances », dit Mark.

« Bien sûr, il est en vacances. »

« Non, il est vraiment en vacances. C'est lui mon contact, mais il n'est pas là. »

« Je sais, elle me l'a dit. »

« Vous ne me croyez pas, n'est-ce pas? »

« Je crois que vous pensez que quelqu'un veut vous tuer. »

« Et c'est le cas. »

« Êtes-vous à court d'heures dans votre journal de bord? »

Mark comprit où la conversation s'en allait et décida d'y mettre fin.

« Ouais, j'ai besoin de me reposer. Merci de votre temps. »

« Allez dormir mon ami. Je vais informer mon remplaçant de vérifier comment vous vous portez demain matin. »

« Ça ne sera pas nécessaire », lâcha Mark, déjà dans le corridor à l'extérieur du bureau.

Quel fiasco, pensa-t-il. Puis, il réalisa qu'il était bel et bien seul dans cette galère.

***

Mark décida de se mettre à l'aise. Il passa de longues minutes sous la douche puis enfila des vêtements propres. Il prit un repas léger dans la cafétéria, se garda de prendre un café de peur de perturber son sommeil et regagna *Mother Load* pour la nuit.

Mark aurait préféré reprendre la route, mais il était à court d'heures dans son journal de bord. Si Jimmy avait encore été avec lui, ils auraient tout simplement pu poursuivre leur chemin pendant la nuit jusqu'à la fin de la route de glace pour finalement arriver dans la cour de la NWTT à Yellowknife. De cette façon, cela aurait été pratiquement impossible pour l'homme à sa poursuite de le rattraper. Mark n'avait toutefois pas cette option. Bien sûr, il aurait pu trafiquer son journal et continuer sa route coûte que coûte, mais cela l'aurait forcé à prendre le volant sans être suffisamment reposé, le transformant ainsi en véritable danger public pour lui et les autres. Qui plus est, une tempête était prévue, et le fait de conduire sans avoir dormi un nombre d'heures adéquat aurait non seulement été dangereux, mais carrément suicidaire. En demeurant dans son camion il serait vulnérable, mais au moins il ne mettrait personne d'autre en danger.

Il avait envisagé de passer la nuit dans le dortoir du camp. Un lit lui aurait certes procuré plus de chaleur et de confort que la cabine couchette de *Mother Load*, mais de cette façon il pourrait garder un œil sur son camion et s'assurer que personne n'y altérerait quoi que ce soit. Il n'avait aucune idée de la façon dont ce tueur comptait l'assassiner, mais au moins Mark ne tomberait pas en panne sur la route de glace et l'homme ne lui offrirait pas de monter avec lui pour le tenir à sa merci pendant plus de 100 km de route gelée et désolée.

Mark enfila l'ensemble de flanelle vert qu'il utilisait pour dormir et diminua l'intensité de la lumière de la cabine. Il mit en marche le groupe auxiliaire de bord et régla le chauffage du camion. Grâce aux deux systèmes de chauffage et à une ou deux couvertures de plus, il serait suffisamment au chaud pour être en mesure de dormir.

Puis, avec rien d'autre à faire que de commencer à accumuler les

heures de repos dans son journal de bord, Mark se blottit sous les couvertures et ferma les yeux.

Quelques minutes plus tard, il entendit un bruit à l'extérieur de son camion.

Il ouvrit les yeux et tendit l'oreille pour entendre le son à nouveau.

Rien…

À l'exception du vent et du ronronnement de douzaines de moteurs diesel qui tournaient docilement au ralenti dans la nuit.

Mark resta éveillé pendant un long moment, fixant le plafond de la cabine couchette dans l'attente d'un autre bruit.

Mais aucun son ne retentit.

Le bourdonnement lent et régulier des gros camions aux alentours eut peu à peu raison de lui et, malgré le souffle du vent qui devenait de plus en plus violent de minute en minute, il sombra dans un profond sommeil.

***

Mark se réveilla en sursaut.

Il avait entendu un bruit provenant de l'extérieur, un bruit inhabituel. Mark demeura allongé dans sa couchette et attendit que le son résonne à nouveau.

Rien.

Il se tourna sur le côté puis ferma les yeux, toujours à l'affût d'un bruit qui pourrait déranger le chœur de moteurs diesel qui chantait dans l'obscurité.

Il entendit un autre bruit : une porte de camion qui s'ouvrit et se referma à quelques camions de lui.

Mark leva la tête de son oreiller afin d'utiliser ses deux oreilles pour entendre ce qui se passait.

Une autre porte s'ouvrit et se referma, puis des voix… qui s'élevèrent pour ensuite s'éloigner.

Il s'agissait manifestement de quelques conducteurs qui arrivaient et qui se dirigeaient vers le relais routier. Cela s'était produit toute la nuit en raison de la tempête et le camp de Lockhart Lake, avec son stationnement de plus de 100 places, constituait un point de rassemblement dès que la route était fermée pour cause de tempête. La route n'avait pas encore été fermée, mais cela pouvait arriver à tout moment.

Mark tenta de se détendre, mais il n'y arrivait pas. Il avait dormi

pendant quelques heures et maintenant qu'il était réveillé, il avait de la difficulté à fermer l'œil à nouveau.

Le ronronnement de tous les moteurs de camion était constant et lui procurait le parfait volume de bruit blanc pour s'endormir, mais d'autres sons – des gens, des camions, de la machinerie – le garderaient éveillé pendant des heures.

L'homme qui voulait le tuer se dirigeait assurément vers le sud. Et maintenant que Mark s'était arrêté, celui-ci serait facilement en mesure de rattraper le retard qu'il avait sur sa proie. Il connaissait probablement la marque, le modèle et le nom du camion de Mark; il ne s'agissait par conséquent plus du jeu du chat et de la souris, mais plutôt d'une mission de recherche et d'élimination.

À ce moment, Mark entendit un nouveau bruit, mais celui-ci était différent de ceux qu'il avait perçus précédemment. On aurait dit un genre de claquement métallique à l'extérieur de son véhicule – tout juste à l'extérieur –, comme si on tentait d'endommager son véhicule.

Mark s'extirpa de la couchette et surveilla les rétroviseurs. Il n'y aperçut rien de flagrant, mais ceux-ci ne lui permettaient pas de voir le camion dans toute sa hauteur. Il était possible que quelqu'un se soit glissé sous son camion à ce moment précis pour y installer une bombe ou couper une conduite de frein.

Clic.

Mark était complètement réveillé à présent, et tous les muscles de son corps étaient affreusement contractés.

Il chaussa ses souliers silencieusement et attrapa son manteau qu'il avait laissé sur le siège du passager. Il prit la petite lampe de poche qu'il gardait dans la poche de son manteau dans une main et sa hache dans l'autre, puis rampa jusqu'au siège du conducteur.

Clic.

La meilleure façon de le coincer, pensa Mark, était de surgir de son camion, de diriger la lumière sous le véhicule puis de cogner l'homme pendant qu'il tenterait de ramper pour se sortir d'en dessous du camion.

Mark respira profondément, s'arrêta un instant puis ouvrit grand la porte et sauta à l'extérieur.

Il atterrit les deux pieds dans la neige. En un seul mouvement fluide, il se mit à quatre pattes, éclaira le dessous du camion de sa lampe de poche qu'il tenait dans la main gauche puis se prépara à asséner un coup de hache meurtrier du revers de la main droite.

Mais il n'y avait personne.

Mark braqua sa lampe à gauche, à droite, et sur toute la longueur de la remorque.

Rien.

Il se releva lentement et sentit le froid pénétrer ses mains et ses genoux pour la première fois depuis qu'il était sorti de son camion.

Quelqu'un s'était amusé en dessous de son camion, il en était certain.

En marchant lentement autour du véhicule, il apparut évident qu'il n'y avait personne. La tempête s'était levée et avait laissé une belle couverture blanche au sol. Si quelqu'un avait rôdé à proximité, il aurait laissé des empreintes ou des traces dans la neige.

Mark soupira. Il avait froid et voulait retourner à l'intérieur de la cabine couchette.

Il retourna de l'autre côté, monta sur le côté du camion et tenta d'ouvrir la porte…

Elle était verrouillée.

« C'est pas vrai! », lança-t-il. Le vent emporta ses paroles avant même qu'il puisse les entendre.

Il essaya de se rappeler si la clé de rechange qu'il avait cachée dans le compartiment moteur était toujours là, attachée à un fil. La dernière fois qu'il l'avait utilisée, il y avait de cela trois semaines, elle y était encore mais il ne l'avait pas remise en place depuis et elle se trouvait maintenant dans un plateau sur la console, tout près du levier de vitesses… à l'intérieur de la cabine!

« C'est bien le moment! », murmura-t-il en s'interrogeant pourquoi il avait pris la peine de verrouiller sa porte.

Certes, il était plus prudent de verrouiller ses portes, mais cela l'était moins lorsqu'on était à l'extérieur.

Que faire, se demanda-t-il.

La seule chose qu'il pouvait faire était de se diriger vers le relais routier et voir s'il y avait un mécanicien en service – ou quand celui-ci serait en service – et attendre que quelqu'un vienne pour ouvrir sa porte.

Il vérifia une dernière fois la porte, toujours verrouillée, et commença à marcher en direction du relais routier afin d'obtenir de l'aide.

CHAPITRE DIX-HUIT

Mark eut la chance de trouver un mécanicien en service qui avait de l'expérience avec les camions Peterbilt. Il rit de bon cœur lorsque Mark lui raconta ce qui s'était passé puis lui dit que ce n'était pas la première fois qu'on lui demandait un tel service, ni la dernière.

« L'an passé, nous avons mis quelques heures à rejoindre un camion. Lorsque nous sommes finalement arrivés, nous avons eu toutes les misères du monde à ouvrir la porte. Nous avons même dû remplir les réservoirs afin que le moteur continue à tourner avant d'être en mesure d'entrer. »

Heureusement, *Mother Load* collaborait bien et le mécanicien fut en mesure d'ouvrir la porte du côté passager après seulement quelques minutes de travail.

« Je n'ai pas perdu la main », dit-il le sourire aux lèvres.

« On dirait que tu parles comme un bandit », remarqua Mark.

« Disons que je savais comment entrer dans des camions bien avant de devenir mécanicien. »

« D'accord », dit Mark. « Je ne veux pas en savoir plus. »

« Tu sais, tu devrais vraiment avoir une clé de rechange, surtout ici, lorsque tes clés sont toujours dans le contact pendant les mois d'hiver. »

« Je sais, je sais, j'en ai une… »

« Tu l'as utilisée et tu ne l'a pas remise à sa place? »

Mark hésita. « Oui. »

« Je te parie que ça ne t'arrivera plus. »

« Non. »

« Bon voyage », dit le mécanicien en saluant Mark, puis il retourna vers le relais routier.

« Merci », répondit Mark, plus à lui-même qu'à quiconque.

Lorsqu'il regarda autour de lui, il vit la neige tomber dans les faisceaux que projetaient les phares des camions garés dans le stationnement.

« Ou peut-être pas », songea-t-il.

La tempête faisait rage et semblait vouloir redoubler d'ardeur plutôt que de s'apaiser. Mark ne savait pas si la route était déjà fermée ou non, mais il savait qu'il n'aimait pas conduire pendant les tempêtes de neige, même dans les meilleures conditions, et il ne voulait absolument pas rouler sur la route de glace en pleine tempête si cela n'était pas absolument nécessaire.

Plutôt que de monter à bord de *Mother Load* et de poursuivre sa route vers le sud, Mark vérifia que la porte de la cabine était déverrouillée et en sortit la clé de rechange. Il chercha un endroit pour dissimuler la clé et décida de la mettre dans le même compartiment où il gardait ses chaînes. Lorsqu'il fut persuadé que sa clé était en lieu sûr, il s'assura également de ne pas verrouiller le compartiment.

Convaincu qu'il ne s'enfermerait plus jamais à l'extérieur de *Mother Load*, il retourna à l'intérieur du relais routier afin d'attendre la fin de la tempête.

***

Le café préparé par la cafétéria était frais et la salle était remplie de conducteurs qui, comme lui, avaient été contraints de quitter la route en raison de la tempête de neige. Mark se demanda à quel point la neige affectait la conduite sur la glace et posa la question au conducteur qui attendait en file juste devant lui.

« Eh bien, tout d'abord, tu n'iras nulle part », dit l'homme, un vieux routier coiffé d'une casquette à l'effigie de la « Route d'hiver entre Tibbitt et Contwoyto », usée à la corde. À en juger par l'apparence de son couvre-chef, l'homme portait probablement cette casquette en permanence dans son camion, peut-être même lorsqu'il dormait.

« La tempête est si mauvaise? »

« Pas vraiment. Il y en a eu des pires, mais ça ne prend pas beaucoup de neige et de vent pour que la visibilité soit nulle. Tu penses que tu conduis en ligne droite et, tout à coup, tu te retrouves dans un banc de neige ou dans la trajectoire du camion qui roule en sens inverse. »

« La route est donc fermée? »

Le vieux routier promena un regard dans la cafétéria. « Pas encore, mais ça ne tardera pas. »

« Comment peux-tu en être si certain? »

« Ici, les territoires sont dénudés et les tempêtes de neige sont souvent synonymes de blizzard. La neige tombe et le vent souffle en même temps, car il n'y a rien pour l'arrêter. La neige vient vers toi de toutes les directions et ça devient presque impossible de voir une route blanche à travers toute cette neige blanche. »

« Ça va de soi », acquiesça Mark.

« Avec la façon dont la sécurité est abordée ici, ça ne prend pas une grosse tempête pour fermer la route, même si ce n'est que pour quelques heures. »

« Comment la ferme-t-on? »

« On l'affiche au camp et on l'annonce à la radio. Le répartiteur ne laisse ensuite personne prendre la route. Une fois que cela est fait, le mot se passe assez vite. Et même si l'information ne se rendait pas, la plupart des conducteurs savent qu'ils ne doivent pas sortir dans de telles conditions. »

Mark hocha la tête.

« C'est une chose d'être pris dans une tempête, mais c'est carrément stupide de prendre la route pendant une tempête de neige. »

« Combien de temps devrait-elle durer, celle-là? »

« Je crois qu'elle ne durera pas très longtemps. Elle ne semble pas assez violente. Tu auras probablement le temps de prendre une bouchée et de dormir quelques heures. C'est parfois ce qui est bien avec les tempêtes, les heures de sommeil additionnelles. À la fin de la saison, tu en as vraiment besoin. »

« Merci pour le conseil », dit Mark.

À cet instant précis, quelqu'un entra dans la cafétéria et afficha une note sur le babillard.

Mark et une douzaine d'autres conducteurs lurent la note.

« À compter de 22 h 30, la route d'hiver a été fermée en raison de vents violents et de visibilité réduite au sud de Lockhart Lake. Les camions se dirigeant vers le sud devront attendre la réouverture de la route pour y circuler.
Les camions se dirigeant vers le nord depuis Lockhart Lake ne sont pas touchés par cet avis.

Merci de votre coopération.

Le bureau de répartition de Nuna Yellowknife. »

Il prit une gorgée de café et s'assit dans la cafétéria pour évaluer la situation. La route de glace ne serait fermée que pour quelques

heures, jusqu'à ce que la tempête se calme. Normalement, il aurait aimé pouvoir profiter de plus de temps pour se reposer, mais les circonstances étaient particulières. Un homme était à sa poursuite et voulait le tuer. Jusqu'à maintenant, cet homme avait toujours eu quelques heures de retard sur lui, et il s'informait au sujet de Mark dans les endroits où ce dernier avait passé du temps quelques heures avant lui. Avec la tempête, Mark devait s'asseoir et attendre, ce qui donnait à l'homme qui le pourchassait la chance de rattraper le temps perdu et de le retrouver.

La tempête l'avait piégé et il ne pouvait rien faire d'autre que de se préparer pour la réouverture de la route de glace.

Mark se procura quelques fruits ainsi qu'un sandwich pour accompagner son café et se dirigea vers *Mother Load*.

La distance entre le relais routier et son camion était courte, mais cette traversée lui parut interminable. Mark apercevait les phares des camions de la première rangée puis reconnut des feux qui s'apparentaient à ceux de *Mother Load*. Toutefois, en s'approchant de la rangée, il se rendit compte qu'il avait ciblé le mauvais camion. *Mother Load* était plutôt le quatrième camion sur la gauche.

Mark secoua simplement la tête.

Il avait entendu des histoires de gens qui habitaient le Nord et qui installaient des cordes de la porte principale de la cabane à la pile de bois de chauffage afin de la retrouver pendant une tempête de neige. Il avait pensé que c'était vraiment exagéré, mais il se rendait compte aujourd'hui qu'il s'agissait d'une absolue nécessité. S'il était incapable de trouver *Mother Load* dans une tempête de neige, comment pouvait-il suivre une route de glace?

Il réussit à se rendre à son camion, heureux de le retrouver.

La porte du conducteur s'ouvrit sans difficulté. Mark monta à l'intérieur de la cabine bien chaude et s'assit derrière le volant.

Puis, un café chaud dans une main, un sandwich froid dans l'autre, il observa les blancs flocons de neige tomber, voler et tourbillonner sans fin de l'autre côté de son pare-brise.

C'était presque charmant.

***

Mark se reposa pendant que la neige continuait de s'accumuler. Après quelques heures, le soleil perça timidement l'horizon à l'est, annonçant que le pire de la tempête était passé. Devinant que la route serait rouverte dans la prochaine heure, Mark saisit son journal de bord

et retourna vers le gîte afin de voir s'il pouvait être un des premiers camions à partir après la tempête.

« Pourquoi es-tu si pressé? », demanda le répartiteur une fois que Mark eut fait sa demande.

Il pensa dire la vérité, mais il savait que l'honnêteté ne l'aiderait pas du tout.

C'était beaucoup plus facile de mentir.

« Je travaille depuis des semaines sans un seul congé. Ma copine est arrivée la nuit passée et m'attend dans une chambre d'hôtel à Yellowknife. »

« Super! », dit le répartiteur en hochant la tête.

« Elle m'a dit qu'elle avait dépensé une fortune chez *Victoria Secret* en passant par Edmonton. Elle a très hâte de me voir… tu vois ce que je veux dire? »

« Je comprends, mon ami », dit l'homme. « Pas de problème, tu seras le premier à partir après les déneigeuses. »

« Merci », répondit Mark.

« Ça serait dommage que ta copine attende trop longtemps. »

« Fantastique! »

Le répartiteur le salua. « Tu sauras me remercier à ta prochaine visite dans le Nord. »

Mark comprit et s'assurerait de ne pas revenir dans le Nord les mains vides.

« Approche ton camion du bord du stationnement et je vais m'assurer que tu sois en route dès que possible. »

Mark le remercia à nouveau et retourna à *Mother Load*, convaincu qu'il pourrait se rendre à Yellowknife sans incident. Même si le tueur était dans le stationnement, il serait incapable de doubler une demi-douzaine de camions pour rattraper Mark. L'horaire ainsi que l'attention accrue accordée à la sécurité permettraient à Mark de revenir de son premier voyage sur la route de glace en un seul morceau.

Restait à voir s'il effectuerait un second voyage. Pour le moment, la seule chose dont il se préoccupait, c'était de terminer celui-là en vie.

***

La porte du bureau du répartiteur s'ouvrit et un quidam vêtu de noir y pénétra.

« Ça va? », demanda le répartiteur, comme il le faisait avec tous ceux qui entraient dans son bureau.

« Je cherche un ami », indiqua l'homme. « J'ai entendu dire qu'il était sur la route de glace, mais j'ai n'ai pas encore réussi à le rencontrer. »

« Ce gars, il a un nom? »

« Ouais, il s'appelle Mark, Mark Dalton. »

« Mark qui? »

« Dalton. Mark Dalton. »

« Ce gars était ici il y a un instant! » Il pointa son doigt vers l'extérieur par la fenêtre. « C'est son camion. Il est prêt à partir dès que la tempête sera terminée et qu'on rouvrira la route. »

« Est-ce possible de rouler derrière lui? »

Le répartiteur prit un moment pour penser. « Je ne sais pas, je ne crois pas qu'il soit chaud à l'idée de retrouver un de ses vieux amis. Sa copine l'attend à Yellowknife. »

« Je vois », dit l'homme. « Je lui dois mille dollars pour un service qu'il m'avait rendu il y a de cela longtemps. » Il tapota une petite bosse dans la poche de son manteau. « J'ai son argent ici… il pourrait en avoir besoin. Ça lui ferait une belle surprise à son arrivée en ville. »

« OK, d'accord. Tu pourrais aller placer ton camion sur la route. J'ai deux autres conducteurs déjà en attente, mais je les placerai troisième et quatrième afin que tu puisses suivre ton ami jusqu'à Yellowknife. »

« Ça serait génial, je t'en suis reconnaissant, et je sais que Mark le sera aussi. »

« Je te crois! », dit le répartiteur. « On dirait bien que c'est son jour de chance. »

***

La route fut rouverte à 6 h précises, soit 20 minutes après le passage des déneigeuses.

Mark entendit son numéro à la radio et embraya *Mother Load* avant même de répondre. Il avait près de 60 km à parcourir avant d'atteindre la route d'hiver secondaire. Son téléphone cellulaire reprendrait probablement du service à environ 20 ou 30 km de la ville, et il pourrait à ce moment appeler Bud afin qu'il communique avec la GRC. Avec un peu de chance, la police le rencontrerait à son arrivée à Yellowknife et il ne s'agirait plus que d'attendre que le tueur à gages atteigne lui aussi la ville par la route secondaire ou par le sentier Ingraham.

Mais il devait avant tout s'y rendre.

Le fait d'être le premier camion à partir était rassurant, car cela lui garantissait qu'il n'y aurait personne devant lui. C'était toutefois ce

qui se passait derrière lui qui l'inquiétait particulièrement. Il y avait un nombre important de camions à Lockhart Lake, et l'un d'entre eux appartenait à l'homme qui voulait le tuer.

Bien sûr, si Mark roulait à 35 km/h maximum sur la route en direction sud et augmentait sa vitesse à 60 km/h sur les voies rapides, personne ne pourrait le rattraper. Cette réflexion le rassura bien peu, puisqu'il était conscient que si quelqu'un était assez fou pour tenter de le tuer dans un endroit aussi reculé et désert que la route de glace, cette personne ne se soucierait pas de se faire arrêter ou d'enfreindre les règles. Mark vérifiait par conséquent ses rétroviseurs toutes les quelques secondes, convaincu qu'un camion y apparaîtrait sous peu.

Et il eut raison.

Il vit d'abord un grain dans ses rétroviseurs, pas plus gros qu'un petit point noir au centre d'un tableau blanc. Au fil des minutes, ce point se transforma en tache, puis en carré avec une fine volute de fumée derrière. Mark ne pouvait pas être certain qu'il s'agissait du camion ou d'un autre train rapide et il maintint donc sa vitesse jusqu'à ce qu'il en soit certain.

Après un moment, le camion disparut des rétroviseurs.

Mark arriva à la sortie vers la route d'hiver secondaire sans incident, près de 100 km au sud de Lockhart Lake, et commença à se demander s'il ne s'était pas inquiété pour rien.

Après tout, la route devant et derrière lui était déserte.

Le soleil brillait et la conduite était facile.

Tout était tellement parfait. Qu'aurait-il bien pu arriver?

CHAPITRE DIX-NEUF

Quelque chose apparut à nouveau dans ses rétroviseurs.

Contrairement au camion qu'il avait vu précédemment, celui-ci surgit bien distinctement en crachant une belle colonne de fumée. Il roulait à grande vitesse, volontairement.

« Freightliner noir », dit Mark à la radio. « Tu veux me dépasser? »

Pas de réponse.

Mark vérifia ses rétroviseurs, et le camion était maintenant plus près. Si sa radio était ouverte, le conducteur n'avait aucune raison de croire que Mark ne lui parlait pas. Manifestement, l'homme ignorait Mark, tout comme il négligeait la plupart des règles de la route.

« Freightliner noir. Es-tu un train rapide? Veux-tu me dépasser? »

Encore une fois, pas de réponse.

Mark aperçut un portage en avant de lui et ralentit instinctivement sa vitesse afin d'opérer la transition entre la glace et le sol gelé. Juste avant d'arriver au portage, la route traçait une courbe de 90 degrés afin de permettre à l'onde de pression formée devant son camion de buter contre la glace plutôt que sur la rive.

La décélération de Mark avant le portage avait donné au camion derrière lui la chance de gagner du terrain.

Mark glissa les vitesses jusqu'à ce qu'il atteigne 30 km/h, le maximum permis sur les portages.

Dans ses rétroviseurs, il vit le Freightliner noir aborder le portage à grande vitesse et le camion entier oscilla et rebondit, une fois que ses roues atteignirent la rive.

« Ce gars-là ne ralentit pas du tout », marmonna Mark.

Il maintint une vitesse constante de 30 km/h puis arriva bientôt à la fin du portage. Encore une fois, il ralentit afin de regagner la glace,

mais il ne réussit qu'à diminuer sa vitesse à 20 km/h avant d'atteindre la route de glace, soit 10 km/h de plus que la limite permise pour quitter les portages.

En dépit de la vitesse, *Mother Load* encaissa la transition sans heurts et semblait bien rouler sur la glace, mais Mark savait qu'il ne pouvait enfreindre les limites de vitesse bien longtemps avant que quelque chose de grave ne se produise pour lui, pour le camion derrière lui ou pour les deux.

Mark vérifia sa vitesse puis utilisa la radio à nouveau. « Si tu veux me dépasser, fais-le maintenant. »

Il attendit une réponse. Il pensa qu'il n'en aurait aucune pendant un instant, puis une voix rauque et sinistre surgit de sa radio Cobra.

« Bruno Scorcese veut que je me rapproche de toi! »

Aucun doute désormais. La vie de Mark était bel et bien en danger.

Les deux cheminées du Freightliner vomirent un jet de fumée, et le camion réduisit de moitié la distance qui le séparait de Mark.

Mark accéléra en sachant que cette manœuvre était dangereuse, mais il ne voulait pas laisser cet homme le coincer sans lui opposer de résistance.

Le Freightliner s'avança à gauche comme s'il tentait de dépasser, mais Mark se rangea lui aussi à gauche, coupant le camion noir et l'envoyant valser sur la route de glace.

Plus loin devant, une minifourgonnette était stationnée en bordure de la route et quatre touristes japonais étaient à l'extérieur en train de prendre des photos, pas seulement d'eux mais aussi des deux camions qui s'approchaient.

Ils saluèrent Mark sur son passage, mais leurs visages se transformèrent en masques d'horreur lorsque le Freightliner noir percuta le côté de leur minifourgonnette et les envoya tout droit dans le banc de neige en bordure de la voie.

« C'est bien assez grave que l'homme veuille me tuer », pensa Mark, « mais il ne semble pas s'en faire pour les autres personnes qu'il pourrait tuer en chemin. »

Manifestement, il ne lui suffisait pas d'échapper à ce fou furieux. Mark devait mettre fin à tout ce cirque, d'une façon ou d'une autre.

« Ralentissez, vous deux », cracha la radio. « Vous allez trop vite. »

Mark regarda en avant et aperçut un Volvo rouge qui approchait. Le conducteur avait été témoin de la quasi-collision avec les touristes

et avait émis un avertissement à la radio. Tous ceux qui se trouvaient sur la route de glace devaient utiliser le canal LADD-1 et c'était une question temps avant que la Deton'Cho Security soit au courant de ce qui se passait, sans compter le ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest, la coentreprise et la GRC.

Cela allait mal se terminer de toute façon, et Mark estima que la seule chose qu'il pouvait faire était d'y mettre fin le plus tôt possible.

Mark poursuivit sa course, accélérant à 50, 55, 60 km/h.

Non seulement le Freightliner noir était-il toujours à ses trousses, mais il se rapprochait.

Mark fit le point sur la situation. Lors de la séance d'orientation à laquelle il avait assisté il y avait de cela quelques jours, les formateurs avaient parlé des évaluations du risque professionnel. Essentiellement, ces évaluations nécessitaient qu'une personne prenne le temps de tenir compte de tous les problèmes possibles qui pourraient survenir avant d'accomplir une tâche.

À l'heure actuelle, Mark roulait à grande vitesse sur l'eau gelée. Il pourrait être capable de le faire pendant un court moment, mais, tôt ou tard, l'onde de pression sous lui amènerait la glace autour de son camion à se fissurer et à se rompre.

Ainsi, s'il ne voulait pas traverser la glace, il devait ralentir.

En outre, l'étendue de glace sur laquelle ils roulaient n'était longue que de quelques kilomètres avant le prochain portage. Mark avançait déjà rapidement sur la glace. L'arrivée d'un portage l'obligerait à ralentir à 10 km/h. S'il abordait le portage à sa vitesse actuelle, qui sait ce qui pourrait arriver.

Mark le savait.

Il se remémora tout ce qu'il avait appris à propos du camionnage sur les routes de glace et se rappela une information au sujet des ondes de pression et de la façon dont elles réagissaient lorsqu'elles rencontraient la rive. Toutes les personnes qu'il avait rencontrées lui avaient dit que ce n'était pas le camion qui créait l'onde qui était à risque, mais bien celui qui roulait derrière lui. Cela signifiait que s'il empruntait le portage à grande vitesse, l'onde de pression devant son camion ricocherait et heurterait l'onde de pression créée par le camion à ses trousses.

À ces vitesses, les deux vagues s'entrechoqueraient et créeraient sans doute un impact d'envergure.

La radio diffusait désormais divers types de communication.

« Ralentissez. »

« Vous êtes tous deux passibles d'une suspension. »

« Qu'est-ce qui se passe là-bas? »

Mark les ignora tous, posa son pied sur l'accélérateur et se mit à effectuer des changements de vitesse.

Comme il le souhaitait, le Freightliner l'imita.

Quelques minutes plus tard, il distingua le portage devant lui. À l'instar des autres, il se situait à la fin d'une courbe, ce qui avait pour but d'éviter que l'onde de pression atteigne la rive.

Mark espérait qu'il roulait assez vite pour affaiblir cette structure de sécurité.

Il était tout prêt du portage.

Juste avant d'y arriver, Mark retira son pied de la pédale d'accélération, positionna le levier de vitesses en position neutre et se prépara à l'impact. Mais au lieu de provoquer un violent choc, la transition s'effectua en douceur.

Le portage était droit et lisse. Mark plaça *Mother Load* en première vitesse et appliqua les freins.

En ralentissant, il surveilla ses rétroviseurs latéraux.

Le Freightliner ne devait pas se trouver à plus de 20 mètres de la rive lorsque l'accident se produisit.

La glace devant lui explosa et vola en éclats opalins. Des fragments de glace jaillirent de la voie, et des cristaux de neige et de glace furent projetés dans les airs, enveloppant le Freightliner dans un aveuglant blizzard momentané dont les particules capturaient et reflétaient l'éblouissant soleil matinal.

Mark avait ralenti au point d'être en mesure d'immobiliser *Mother Load* dans un endroit du portage assez large pour accueillir son camion sans toutefois gêner le passage.

Il regarda dans ses rétroviseurs à nouveau.

La neige était retombée et il put apercevoir l'avant du pare-brise du Freightliner profondément enfoui dans la glace et l'arrière plié et tordu comme si le camion avait subi une fracture vertébrale.

Mark saisit la radio, respira profondément et dit : « Il y a eu un éclatement sur la route d'hiver secondaire à 50 km au sud de la sortie. »

La radio fut muette pour ce qui lui sembla une éternité avant qu'une voix demande : « Quelqu'un est blessé? »

Mark ouvrit son micro et lança : « J'espère que oui. »

***

En dépit du fait que tout le monde était au courant qu'un accident était survenu quelque part sur la route secondaire, Mark savait que les équipes de sécurité et d'urgence allaient mettre un certain temps avant d'arriver sur place.

Depuis qu'il s'était immobilisé, il n'avait pas perdu le Freightliner de vue et il était certain que le conducteur était toujours à l'intérieur du camion. Malgré cela, il devait en être convaincu.

Mark laissa *Mother Load* tourner au ralenti sur le portage, agrippa sa hache et se dirigea vers la glace. Il marcha en dessinant une large courbe afin de s'assurer d'arriver au véhicule par le côté, légèrement par-derrière.

Il faut reconnaître à l'honneur du fabricant du camion que, bien que le Freightliner fût à moitié plongé sous la glace, son moteur diesel continuait à tourner doucement.

« Il y a quelqu'un? », cria Mark en s'approchant du côté de la cabine.

Pas de réponse.

Mark se cramponna à la porte du conducteur et se hissa afin de jeter un coup d'œil par la fenêtre.

Le conducteur y était, affalé dans son siège comme s'il était prêt à sombrer dans l'eau avec son camion. L'homme avait une entaille sur le front et le sang ruisselait sur le côté gauche de son visage. Il était aussi blessé à la lèvre inférieure, et deux de ses dents sortaient de sa bouche et pointaient dans des directions contraires.

Il respirait.

Mark ouvrit la porte et regarda le conducteur tomber à l'extérieur sur la glace.

« Ce n'est pas fini », poussa l'homme en crachotant des gouttes de sang sur la glace.

« Oh oui, ça l'est », dit Mark. « Mais je ne manquerai pas de saluer Bruno Scorcese la prochaine fois que je le verrai… au tribunal. »

Les paupières de l'homme étaient à demi ouvertes. « Je vais te tuer, même si c'est la dernière chose que je dois faire. »

« C'est ça », rétorqua Mark en lui assénant un coup de poing sur le côté de la tête pour le mettre K.O.

« Les mains en l'air », cria une voix.

Mark regarda par-dessus son épaule et vit un agent de la GRC debout sur la glace, l'arme au poing.

Mark leva les mains au-dessus de sa tête et se retourna vers l'agent.

Un agent du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest était aussi sur les lieux. L'agent regarda Mark, le Freightliner partiellement submergé et la glace éclatée et dit : « Vous êtes dans de beaux draps, Monsieur. »

« Je sais », lâcha Mark. « Mais au moins, je suis toujours en vie. »

CHAPITRE VINGT

Les bureaux de la NWTT bourdonnaient d'activité avec les téléphones qui sonnaient et les gens qui s'agitaient dans le bureau comme si leur vie avait été bouleversée.

Ce qui était évidemment le cas.

Un éclatement survenu tout juste avant un portage avait mis cette portion de la route de glace hors service, amenant tout le monde de l'industrie à faire des pieds et des mains pour trouver des solutions de rechange afin d'acheminer les chargements vers les mines avant la fin de la saison.

Mais toute cette agitation avait lieu derrière la porte. Dans la pièce où Mark était assis, tout le monde était sérieux et silencieux. Plusieurs personnes y étaient, y compris Don Farr, le gestionnaire des activités de la route de glace, l'agent du ministère des Transports des Territoires du Nord-Ouest qui s'était rendu sur les lieux de l'éclatement, deux agents de la GRC, un homme portant l'uniforme d'une entreprise de sécurité et quelques personnes auxquelles Mark n'avait pas été présenté, mais qui étaient sans doute des gros bonnets de la NWTT, de la coentreprise de la route de glace ou même des entreprises minières.

Don Farr, le gestionnaire des activités sur la route de glace, fut le premier à parler.

« Je veux simplement confirmer que vous avez suivi la formation d'orientation sur le fonctionnement des routes de glace », dit-il.

« C'est vrai », répondit Mark. « J'ai participé à la séance d'orientation il y a quelques jours dans une salle au bout du couloir. »

« Et on vous a informé de toutes les règles à respecter sur la route? »

« Oui. »

« Et vous les avez toutes comprises? »

« Bien sûr. Ce sont des règles efficaces. »

« Oui, elles le sont », dit Farr. « Ce sont des règles très efficaces. Nous avons mis 30 ans à les élaborer et vous avez réussi à les oublier en quelques jours seulement. »

Mark baissa les yeux vers le sol puis regarda l'homme à la stature imposante devant lui. « Désolé », répondit-il. Cela lui semblait la bonne chose à dire compte tenu des circonstances.

« Désolé. Vous êtes désolé. » Il secoua la tête et laissa fuser un petit rire. « En raison de votre imprudence, nous allons perdre au moins deux jours de trafic vers le sud sur la route d'hiver secondaire. »

« Seulement deux jours? » Pour Mark, cela ne semblait pas beaucoup, particulièrement sur une route secondaire.

M. Farr ne semblait pas voir les choses du même œil.

« Cette route n'est ouverte que six semaines pendant l'année. Soustrayez environ dix jours pour les tempêtes et l'entretien et le calendrier devient plutôt serré. Et lorsqu'un débutant un peu fêlé qui vient du sud provoque la fermeture de la route pendant deux journées entières, on parle d'une catastrophe! »

« Deux jours? »

« C'est ça, oui. Une journée pour retirer ce camion de la glace et une autre journée pour rediriger la route de glace à côté de l'éclatement, si c'est possible. Et il vaut mieux que ce soit possible parce qu'à ce moment de la saison, nous pourrions ne pas être en mesure de réparer le trou dans la glace. »

« Je vois », acquiesça Mark. Que pouvait-il dire d'autre que « Je suis désolé »?

Farr se pencha vers Mark. « Avez-vous une idée des coûts que ça représente? »

Mark n'en avait aucune idée. Et même s'il tentait de deviner, il aurait probablement été à des millions de la bonne réponse. Plutôt que de répondre, il dit : « Ce gars avait été engagé pour me tuer. »

« La question n'est pas là. Les règles de la route sont mises en application pour votre sécurité et pour la sécurité de tout le monde sur la route de glace. »

« J'étais pourchassé par un tueur à gages qui, selon vous, Messieurs, est entré au pays de façon illégale, avec de faux papiers, et qui n'est même pas autorisé à avoir un emploi », commença

Mark en désignant les policiers présents dans la salle. « Qu'est-ce qui est pire selon vous, un camion qui fait un excès de vitesse et deux jours perdus ou un meurtre sur votre route de glace, commis par quelqu'un qui n'est même pas censé s'y trouver? »

Farr se leva, expira longuement par le nez, mais ne prononça pas un seul mot.

Que pouvait-il dire? Mark ne savait pas tout à propos de la route de glace, mais il savait qu'un décès sur la route – peu importe sa nature – constituerait une mauvaise publicité et nuirait aux affaires. Au moins, de cette façon, les antécédents de sécurité de la route de glace, faisant état de deux décès – un employé d'atelier en 1994 et un travailleur d'entretien au début de la saison 2000 – demeuraient inchangés.

Un des agents de la GRC, celui qui ne s'était pas rendu sur les lieux de l'accident, se leva de sa chaise et se dirigea du côté de la salle où Mark se trouvait. « Il y a beaucoup d'autres choses que vous auriez pu faire au lieu de rouler à grande vitesse sur la route de glace. »

« Comme quoi? Appeler la police? C'est ce que j'ai fait, mais le gars qui sait tout sur mon cas était en vacances et avait apparemment oublié de transmettre l'information au sujet de l'homme qui voulait me tuer. »

« Vous auriez pu en parler à la sécurité. »

« Qui, croyez-vous, a placé l'appel pour moi? Je lui ai expliqué la situation et il m'a demandé si mon journal de bord était en règle. Mon seul problème était apparemment que j'avais besoin de sommeil. »

L'agent de la GRC se tourna vers l'homme de la Deton'Cho, le regard interrogateur, l'air de dire : « eh bien? »

L'homme de la sécurité ne fit que hausser les épaules.

Farr s'avança à nouveau. « Écoutez, Dalton, nous n'aimons pas que vous apportiez vos chicanes sur nos routes. Je pense que vous auriez dû rester dans le sud et n'être jamais venu ici. J'ai fait quelques appels à propos de vous à mes amis de l'industrie du camionnage et il paraîtrait que vous avez toute une réputation. »

« Vraiment? », dit Mark, pas sans une certaine fierté.

« Ouais, vous êtes un rebelle et vous êtes trop imprudent pour qu'on vous permette de circuler sur nos routes. Peut-être êtes-vous un excellent conducteur – et personne n'a jamais dit le contraire –,

mais vous attirez les problèmes comme personne, et nous ne voulons pas de quelqu'un de votre espèce sur notre route de glace. »

« C'est parfait pour moi », répondit Mark. « Pour être honnête avec vous, malgré le fait que j'ai presque été tué ici, je trouve la conduite sur la route de glace ennuyante. »

« Alors, vous ne voulez plus travailler sur notre route? »

« C'est ça. »

« Parfait, car vous êtes banni à vie de la route d'hiver entre Tibbitt et Contwoyto. Et croyez-moi, vous vous en tirez facilement. Il y a quelques agences qui souhaitent vous infliger des amendes ou vous poursuivre, mais nous voulons simplement que vous disparaissiez. Je ne veux plus jamais vous voir ici, même pas dans une minifourgonnette à admirer les aurores boréales. »

« Ça me convient », dit Mark. « Je partirai dès qu'on m'aura payé. »

Farr lança un regard incrédule à Mark.

« J'ai livré mes chargements de façon sécuritaire. C'est le gars derrière moi qui a eu un problème. » Il se tut pendant un long moment. « Si vous voulez bien me faire un chèque, je partirai aussitôt. »

Le gestionnaire de la route de glace toisa Mark en sachant très bien que, puisque celui-ci avait été banni de la route de glace, la coentreprise ne pouvait rien faire de plus.

« Vous n'êtes pas payé par la coentreprise, Dieu merci. C'est l'entreprise qui vous paie et à ce que j'ai entendu, ils tiennent autant que nous à vous voir partir. On prépare votre chèque et vous l'aurez probablement dans l'heure. »

« Très bien, je partirai dès que mon coéquipier Jimmy me rejoindra. »

« Non », lâcha Farr. « Il reste. »

« Quoi? »

« Nous avons besoin de conducteurs prudents comme lui ici, pas de chiens savants comme vous. On lui a déjà confié un nouveau chargement à transporter vers le nord et il semble avoir une tête sur les épaules… ce que vous n'avez pas. »

Mark était déçu de savoir que Jimmy ne le rejoindrait pas, mais il en était aussi très fier.

« Alors, c'est tout? »

« Oui, c'est tout. Faites attention que la porte ne se referme pas sur vous en sortant. »

***

La distance qui séparait le bureau de la NWTT de *Mother Load* lui parut la plus interminable qu'il avait dû franchir. Il n'était pas fâché de ne pas terminer la saison sur la route de glace, mais la façon dont tout cela s'était produit le laissait amer. Mark Dalton n'avait jamais été congédié, banni ou exclu une seule fois dans sa vie. Lorsqu'il quittait quelque chose, il le faisait à ses propres conditions, et l'expulsion de la route de glace lui donnait l'impression d'avoir échoué.

Il avait néanmoins conduit sur la route de glace, et personne ne pourrait jamais lui enlever cette expérience. S'il advenait que le sujet revienne sur le tapis, ce qui se produirait assurément compte tenu de la popularité de l'émission de télévision *Ice Road Truckers*, il pourrait toujours hausser les épaules et s'exclamer : « J'ai déjà fait ça. »

À l'image du trajet vers son camion, son voyage vers le sud lui paraîtrait long.

Et il se sentirait seul.

C'était une chose de perdre la compagnie de Jimmy sur la route de glace, mais c'en était une autre d'effectuer la traversée du pays seul sans son camarade.

Tandis qu'il s'approchait de *Mother Load*, Mark leva les yeux et aperçut quelqu'un debout juste à côté de son camion.

Jimmy.

« Comment ça va? », dit Mark en lui offrant une poignée de main. « Ne me dis pas que tu viens avec moi? »

Jimmy sourit mais hocha la tête. « Non, on m'a confié un chargement à transporter vers le nord ainsi qu'un voyage régulier pour le reste de la saison. Lorsque j'aurai fini, je devrais avoir assez d'argent pour verser un acompte pour l'achat d'un camion. Je retournerai au Nouveau-Brunswick comme un champion! »

« Bonne nouvelle! », répondit Mark.

« Merci de m'avoir appris à conduire », lança Jimmy.

« Tu sais, lorsque ton oncle m'a demandé de te former, je ne voulais pas. Je ne croyais pas que j'allais aimer ça. Mais ça m'a plu. »

« Tu m'as beaucoup appris », ajouta Jimmy. « Et tu m'as donné la confiance dont j'avais besoin pour voler de mes propres ailes. »

« Eh bien, j'ai peine à l'admettre, mais tu m'as beaucoup appris, toi aussi. »

« Vraiment? »

« Ouais, vraiment. » Mark se tut pendant un moment. « Je croyais que je savais tout, ou du moins tout ce qu'il y avait à savoir sur le camionnage. Mais tu m'as prouvé que les nouvelles idées n'étaient pas nécessairement mauvaises. »

Jimmy sourit.

« Tous ces trucs sur l'économie de carburant, c'était des choses que je savais déjà, mais tu as su rassembler toute cette information pour moi afin que je la mette en pratique. Je sais que je vais plus loin avec un plein de carburant; donc, même si tu t'en vas, les choses que tu m'as apprises me seront utiles très, très longtemps. »

« C'est très gentil de ta part, Mark. »

« Toutes les fois où je ferai le plein ou que je paierai une facture de carburant, je penserai probablement à toi. »

« Et toutes les fois où la police voudra me parler ou que quelqu'un voudra me tuer, je penserai à toi. »

Mark gloussa lorsqu'il entendit cette dernière remarque. « Si ça t'arrive, ne fais pas que penser à moi, appelle-moi! »

« Bien sûr », dit Jimmy en lui tendant la main.

« Ce fut un plaisir », renchérit Mark. « Vraiment. »

Ils se serrèrent la main, puis Jimmy dit : « Tu vas me manquer. »

Mark sourit. « J'aimerais en dire autant. »

Ils gardèrent le silence pendant un instant, pour ensuite rire et se donner l'accolade.

« À la prochaine. »

« Ouais », conclut Mark en donnant une tape dans le dos de Jimmy.

Une fois les deux amis séparés, Jimmy se retourna et Mark le regarda s'en aller jusqu'à ce qu'une faible rafale de neige voile sa vision.

Puis il était parti.

***

Mark laissa Jimmy derrière, mais une partie du jeune homme demeura avec lui. Jimmy avait tellement insisté à propos de l'économie d'énergie pendant leurs voyages à travers le Canada et les États-Unis que Mark avait changé ses habitudes de conduite, suffisamment pour que cela se ressentît au bout du compte.

Avant de quitter Yellowknife, Mark déposa le chèque de la NWTT dans son compte bancaire et fut étonné de son solde.

Il n'était pas si élevé et Mark n'était pas soudainement riche, mais le montant d'argent qu'il conservait dans son compte pour les activités quotidiennes de son travail avait augmenté régulièrement depuis qu'il avait rencontré Jimmy.

Et cela n'avait pas été si difficile.

Il avait réduit son temps de marche au ralenti, avait bien planifié ses itinéraires en portant une attention particulière à sa vitesse, en employant le régulateur de vitesse et en utilisant sa vitesse supérieure aussi souvent que possible. Il avait aussi commencé à mettre en pratique des trucs dont Jimmy n'avait jamais parlé, mais que Mark considérait comme d'importantes façons de réduire la consommation de carburant, comme par exemple utiliser l'élan du camion aussi souvent que possible pour que celui-ci monte les petites côtes puis laisser la gravité contribuer à ce que le camion reprenne sa vitesse de croisière. Il roulait également davantage en roue libre afin de laisser son camion ralentir seul plutôt que d'utiliser les freins et d'arrêter brutalement.

Il y avait aussi les vitesses. Il n'y a pas si longtemps, Mark passait constamment d'une vitesse à l'autre. À présent, Mark utilisait les vitesses qui optimisaient le fonctionnement de son moteur avant de rétrograder et passait progressivement d'une vitesse à l'autre afin de s'assurer que le moteur fasse le moins de tours possible.

Il n'y a certes pas beaucoup de possibilités en matière d'efficacité dans le Grand Nord, mais même les habitués des routes de glace roulent sur des routes et des autoroutes normales dix mois par année, et les économies réalisées pendant cette période peuvent représenter une jolie somme, comme Mark l'avait constaté en consultant son relevé bancaire.

Peut-être assez d'argent pour prendre des vacances, pensa Mark.

Du temps libre.

Cette idée lui plaisait.

***

Mark avait quitté Yellowknife depuis deux jours et se dirigeait vers l'est dans le sud de l'Alberta.

Quelque chose en avant de lui sur la route attira son attention.

« Qu'est-ce qui se passe? »

Il retira son pied de l'accélérateur et ralentit afin de vérifier ce qui n'allait pas…

FIN

Récompenses pour les conducteurs avertis

Les conducteurs avertis prennent le camionnage très au sérieux. Ils savent que la réduction de la consommation de carburant économise de l'argent et protège l'environnement. Dans les trois romans de cette série, Mark Dalton et Jimmy donnent des conseils de conducteurs avertis et expliquent comment la conduite de manière professionnelle peut faire toute la différence.

Écoflotte veut souligner votre engagement à l'égard de la conduite professionnelle. Si vous voulez en apprendre davantage, nous avons de bonnes nouvelles pour vous. Voici ce qui est offert tout à fait gratuitement :

- La version électronique de Conducteur averti pour le camionnage routier vous aidera à obtenir un certificat montrant que vous êtes un conducteur averti.
- De l'information à jour sur l'efficacité du carburant et les techniques de conduite.
- Des liens vers d'autres occasions de devenir un conducteur professionnel.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires, visitez le Ecoflotte.RNCan.gc.ca ou téléphonez au 613-960-7427.

Références – Mark Dalton – Conducteur averti

Terme de conducteur averti	Pages
10 km/h sur les montées et les descentes de portages	40
Ornière de 18 roues	78
20 minutes derrière	41
25 kilomètres à l'heure (limite de vitesse)	28, 40, 42, 67, 68, 70
500 mètres de distance entre chaque camion	40, 41, 88, 107
5 mètres de tout banc de neige	41
63 000 kilogrammes	39, 87
-70 °C	17
Accélérateur	6, 8, 10, 28, 6, 61, 67, 89, 109, 110, 111, 132, 141
Accompagnateur	93, 94, 103
Aérodynamisme d'un camion	92
Alcool et drogues interdits	110
Air subarctique	45
Antécédents de sécurité	137
Arc électrique	49
Avancer et reculer pour compacter la neige	78
Avertissement écrit	40, 43, 110
Bâche	22
Batterie	46, 53
Béquille	58, 59
Blizzard	22, 23, 24, 123, 132
Boîte de vitesses manuelle	22
Bloc-moteur (était) gelé	53, 56
Bol de dépression	40
Bol de dépression autour du camion	40
Bougies de préchauffage	46
Brancher dans	47
Bretelle	32
Bouteille d'eau	42
Cabine couchette	30, 33, 35, 93, 116, 117
Café	35, 51, 55, 56, 69, 71, 75, 76, 81, 87, 95, 99, 116, 122, 123, 124
Calandre	31

Terme de conducteur averti	Pages
Calandre noire	112
Carburant d'été	28
Caribous, cerfs et bœufs musqués	30
Carter	53, 57
Carton pour le radiateur	22
Centre d'inspection des camions	11, 21
Chaînes	22, 122
Chaînes d'adhérence	20
Changements de vitesse	132
Chapeau de style trappeur	23
Chauffe-bloc	747, 48, 53
Chauffe-carter	22
Cheville de la remorque	58
Clé de rechange	119, 121, 122
Code de la remorque	58
Conducteurs prudents	138
Conduits d'air	58, 59
Conduite de frein	660, 118
Conserver la chaleur à l'intérieur	22
Consommer inutilement du carburant	14
Convoi de camions CP (chargement partiel)	107, 108
Convoi de quatre camions	41
Cordon électrique	48, 49, 53
Couvertures de plus	116
Couvre-batterie	22
Cristaux de cire	28
Cummins	11, 83
Défibrillateur	96, 97, 98, 99
Démarrer	45, 46, 47, 53, 54, 55, 56
Demi-tour	7, 9, 53
Déneigeuses	125, 126
Dépasser	6, 108, 110, 112, 129, 130
Détails qui devaient être connus par toute personne conduisant sur la route de glace	41
Diurétiques	76

Terme de conducteur averti	Pages
Dossier du conducteur	37
Éclatement	65, 111, 132, 135, 136
Économies de carburant	10, 92
Économiser du carburant	5, 36, 92
Élan du camion	141
Embrayage	31, 59, 71
Ennui	68
Éteindre	29, 36, 47, 57, 77, 78
Évaluations du risque professionnel	131
Faire de la vitesse	10, 130
Faire le plein	21, 29
Feux de route	31
Fissures de surface	40
Frein de stationnement	6, 36, 48, 59, 60, 78
Froid sec	18
Froid extrême	18, 59
Fumée	79, 111, 127, 129, 130
Glace épaisse	31, 39, 87, 108
Glace mince	41, 101
Glace, et y occasionnent des fissures	40
Glace incurvée de 3 cm forme un bol peu profond	39
Glace peut se briser	65
Gélification	28
Grande vitesse sur l'eau gelée	131
GRC (Gendarmerie royale du Canada)	5, 6. 7, 9, 10, 11, 13, 17, 105, 106, 114, 126, 131 134, 135, 137
Groupe auxiliaire de bord	20, 21, 24, 29, 82, 85, 116
Habitudes de conduite	140
Hache	118, 133
Heures de service	33
Herman Nelson	56
Hôtel à service complet	47
Huile du moteur	48
Indicateurs	36, 78, 85, 91, 102

Terme de conducteur averti	Pages
Indicateur de température d'huile	53
Indicateur de vitesse	5, 10, 109, 111
Incident	113, 125, 127
Inspection complète de son camion	18
Itinéraires planifiés	141
Journal de bord	20, 33, 79, 115, 116, 124, 137
L'acier devient trop froid et se fêle	17
La gravité contribue à ce que le camion reprenne sa vitesse de croisière	141
Laisser le moteur se refroidir	45
Laisser le moteur tourner	6, 113
La neige en tant qu'isolant	41
La pente les menant sur la glace était plutôt graduelle	32
La pente graduelle conduisait les véhicules sur la terre ferme	32
La sécurité avant tout	20, 38, 71
Les bons conducteurs ne vont jamais trop vite, n'ont jamais froid et ne partent jamais le ventre vide	95
Le moins de tours possible	141
Les limites de vitesse sont vérifiées par radar	40
Le temps, c'est de l'argent	56
Lieu de transit	32
Limite de vitesse	32, 86
Maillet – caoutchouc ou fer	58, 60, 112
Marcher au ralenti	35, 58
Matelas de bois qui répartissaient le poids tout autour (des fissures sur la glace)	87
Meneur d'un convoi	41
Ministère des Transports	6, 7, 11, 19, 21, 131, 134, 135
Mode mains libres	18
Monotone	20, 93, 108
Moteur précisément adapté	92
Ne pas s'arrêter sur la glace des lacs	76
Ne pas s'endormir ou mourir d'ennui	68

Terme de conducteur averti	Pages
Ne tirait pas de remorque	112
Onde de pression	40, 65, 111, 129, 131, 132
Ondulation dans la couche de glace	40
Ondulations dans la route	31
Optimiser	92
Orientation	38, 39, 43, 45, 65, 70, 98, 112, 131, 135
Passer progressivement d'une vitesse à l'autre	83, 141
Peindre des lignes sur les pneus	61
Pénalités	40, 41, 80, 110
Petit déjeuner	35, 53, 56, 81, 86
Phares allumés	113
Phares de la voiture	6
Phares de semi-remorque	113
Place légèrement inclinée (pour stationner)	113
Plier et fléchir	39
Plus de kilomètres	
Points de contact visuel	41
Point de contrôle	14, 32, 42, 69, 103, 104
Point de rassemblement	117
Pont de glace	31
Pont Deh Cho	
Portage	40, 41, 42, 69, 70, 76, 110, 111, 129, 130, 131, 132, 133, 135
Portes verrouillées	119
Poste de pesage	7, 15
Pression de ses pneus	112
Prises électriques	47
Professionnalisme	64
Radiateur de chauffage de cabine	29
Radio VHF	67
Réduction de consommation de carburant	10
Réduction de vitesse	10
Refroidir le moteur	28
Réglementé	105

Terme de conducteur averti	Pages
Régulateur de vitesse	10, 42, 92, 141
Relais routier	9, 21, 22., 23, 25, 28, 29, 30, 33, 35, 42, 76, 77, 113, 117, 119, 121, 122, 124
Relais routier avec service complet	21
Remorques à plateau	58
Remorques chargées à plein rendement	39
Rendez-vous pour une vérification	21
Renseignements relatifs à l'espacement	75
Répartiteurs	43
Repos	33, 35, 71, 82, 116
Respecter la limite	32, 71
Rétrogradant	6
Rétroviseur latéral	5, 6
Rouler en roue libre afin de laisser son camion ralentir	141
Rouler sur l'eau gelée	67
Routes de glace	14, 24, 27, 31, 37, 39, 40, 47, 64, 67, 68, 70, 76, 77, 78, 86, 88, 92, 95, 107, 108, 111, 131, 135, 141
Route d'hiver secondaire	126, 127, 132, 136
Routes secondaires	13
Saison des routes de glace	14, 37
Sangles	58, 103
Sangles hautement résistantes	103
S'asseoir et attendre	124
Sécurité	12, 14, 20, 27, 30, 38, 40, 41, 64, 69, 71, 79, 84, 87, 99, 103, 109, 114, 123, 125, 132, 135, 136, 137
Séchoir à air chaud pour moteur	56
Sellette d'attelage	58, 88
Se reposer	30, 73, 107, 124
Sois prudent	31
Sous-vêtements isolants	23
Suspension	40, 41, 110, 132
Tambour de frein gelé	60

Terme de conducteur averti	Pages
Téléphone cellulaire	113, 126
Température du moteur	11
Tempête	54, 107, 116, 117, 119, 122, 123, 124, 126, 136
Temps de marche au ralenti réduit	29, 141
T.N.-O. – Territoires du Nord-Ouest	14, 18, 24, 30, 31, 36, 48, 57, 67, 131, 134, 135
Torsion (dans la glace)	40
(À) train double de type B	87
Travailler en équipe	63, 91
Tour d'inspection	18, 58, 61, 88, 103, 113
Tout est bien graissé et huilé	22
Urgences	42, 75, 113
Vérifications des antécédents criminels	47
Vibration	61
Vitesse	5, 8, 10, 11, 22, 28, 31, 32, 40, 42, 67, 68, 80, 83, 86, 89, 91, 92, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 119, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 141
Vitesse supérieure	141
Vêtements d'hiver	102, 104
Voies additionnelles pour les voyages de retour	87
Voies rapides de retour	40, 70
Voie périphérique	27
Voyage de retour	41, 101

Réflexion

Les voyages de Mark et de Jimmy dans le Nord sur les routes de glace leur ont appris bien des choses sur les règles strictes à suivre, les conditions particulières de conduite et la nécessité de se préparer physiquement et mentalement. Êtes-vous un conducteur averti? Combien de conseils de Mark et Jimmy avez-vous retenus après avoir lu leur aventure?

Pensez à certaines choses que vous avez lues dans ce roman. Que feriez-vous devant certaines des difficultés de la conduite hivernale dans le Nord? Combien de ces difficultés s'appliquent-elles à la conduite hivernale en général? Pensez aux situations qu'ils ont vécues pendant que vous lisez les questions suivantes sur chaque chapitre du roman.

Avez-vous les réponses à toutes les questions?
(Vous trouverez les réponses dans le roman.)

Que pensez-vous?

Chapitre 1

Quelles techniques de conduite professionnelle assureront le refroidissement approprié du moteur lorsque l'on fait un arrêt après avoir conduit pendant une longue période sur l'autoroute?

Chapitre 2

Combien de carburant peut-on économiser en réduisant la vitesse de 10 km/h sous la limite de vitesse?

Pourquoi les routes de glace figurent-elles parmi les autoroutes les plus sûres même quand les températures extrêmes et les conditions de conduite créent des difficultés et des dangers particuliers?

Chapitre 3

Quel effet les températures extrêmement froides (-40 ˚C à -70 ˚C) ont-elles sur l'équipement mécanique et les pièces en acier?

Chapitre 4

Le temps extrêmement froid oblige les conducteurs à préparer leurs camions et eux-mêmes à affronter les conditions :

a. Quel équipement supplémentaire devriez-vous transporter dans le camion?

b. Quels sont les articles personnels qui vous aideront à garder la situation confortable?

Chapitre 5

Le diesel peut geler quand la température tombe sous 0 ˚C. Que devez-vous faire pour empêcher cela?

Chapitre 6

Éteindre le moteur économise le carburant, mais la plupart des conducteurs laissent tourner les moteurs au ralenti toute la nuit quand ils sont sur les routes de glace : pourquoi?

Chapitre 7

Un bol de dépression est créé quand un camion roule sur la glace. Qu'est-ce qu'un bol de dépression?

Les ondes de pression dans la glace peuvent fêler la glace. Pour réduire ce risque, quelle distance doit-on maintenir entre les camions qui roulent sur une route de glace?

Chapitre 8

Quelle est une bonne façon de trouver les meilleures places pour manger quand on se repose dans une ville que l'on ne connaît pas?

Chapitre 9

Quand le moteur de *Mother Load* n'a pas voulu démarrer, Mark a été surpris de voir le mécanicien arriver aussi rapidement pour réparer le camion. Pourquoi les entreprises des régions nordiques veillent-elles à ce que les travaux de réparation et d'entretien se fassent le plus vite possible?

Chapitre 10

Pourquoi chaque camion qui roule sur les routes de glace doit-il être équipé d'une radio VHF même si la plupart des conducteurs ont déjà un téléphone cellulaire?

Comment un conducteur peut-il réduire la fatigue et la monotonie quand il conduit pendant de longues périodes à 25 km/h sur une route blanche avec peu de relief visuel?

Chapitre 11

La sécurité avant tout. Respecter la limite et prendre beaucoup de repos. Ces règles s'appliquent-elles seulement sur les routes de glace ou sont-elles les pratiques normales d'un conducteur professionnel?

Chapitre 12

Règle : Ne pas s'arrêter sur la glace des lacs.

Que peut-on faire pour réduire le besoin de s'arrêter entre les relais routiers?

« Avancer et reculer le camion » avant de se stationner sur la glace est le meilleur moyen d'éviter que le camion s'enfonce dans une ornière de roues multiples.

Quelle est cette technique?

Pourquoi les pénalités imposées pour les déchets jetés sur les routes sont-elles aussi sévères que celles prévues pour les excès de vitesse?

Chapitre 13

Quels sont certains des avantages d'établir un équilibre entre l'utilisation de la cabine couchette pour se reposer la nuit et l'utilisation de l'option moins économique, c'est-à-dire les installations d'un relais routier avec service complet?

Chapitre 14

Après un arrêt où le camion a tourné au ralenti toute la nuit en raison du temps froid, pourquoi serait-il bon de regarder sous l'auvent, autour du moteur, avant de repartir?

Quels sont certains des changements qui peuvent détériorer la condition des routes de glace?

Pourquoi faut-il s'assurer que toutes les roues du camion sont dégagées avant de quitter l'aire de stationnement?

Chapitre 15

Les bons conducteurs professionnels sur les routes de glace *sont ceux qui ne vont jamais trop vite, n'ont jamais froid et ne partent jamais le ventre vide*.

Quelles sont les choses à mettre en pratique pour être à la hauteur de cette norme?

Chapitre 16

Mark était impressionné par le fait que tout était réglementé et planifié sur les routes de glace – du chargement et des sangles de sa remorque jusqu'aux points de contrôle le long de la route et aux règles strictes de conduite à suivre en tout temps. Comment ces pratiques ont-elles contribué aux antécédents de sécurité remarquables des routes de glace?

Chapitre 17

Mark a appris à ses dépens pourquoi il aurait dû avoir une clé de rechange cachée quelque part à l'extérieur de la cabine. Savez-vous où est votre clé de rechange?

Chapitre 18

Au Canada, la plupart des conducteurs ont l'habitude de conduire dans la neige. Toutefois, les routes de glace sont généralement fermées pendant une tempête de neige. Pourquoi?

Chapitre 19

Les règles de sécurité sont établies pour le bien de tout le monde sur les routes de glace et les enfreindre peut mener à une catastrophe. Quelles sont les pénalités imposées à ceux qui ne respectent pas les règles?

Chapitre 20

Pourquoi un éclatement représente-t-il un problème majeur pour tous les utilisateurs des routes de glace?