

## Chapitre 19

### *Dans la nasse de Baltimore.*

**E**n attendant de m'inquiéter, j'agis comme d'habitude : *carpe diem*. Nous allons voyager dans un train avec voiture de luxe, voiture salon et voiture restaurant. Il me tarde de savoir si ces voitures sont plus belles ou de même niveau que celles de chez nous. Pour la voiture restaurant, c'est sûr. À mes yeux en tout cas puisqu'il me semble qu'aucune de nos compagnies n'en a encore lancé sur les rails. La demande en est grande parmi les voyageurs européens ; de même que ces gens fortunés aimeraient disposer de chalets de nécessité qui permettraient de sacrifier à la nature pendant le trajet. J'ai ouï dire que la compagnie du Midi étudie de transporter une telle installation dans un fourgon qui serait attelé derrière le train, avant le fourgon à bagages. Cela irait de pair avec les nouvelles voitures à couloir qui permettraient de parcourir le train d'un bout à l'autre tout en roulant. Sans accéder à la machine, toutefois.

En arrivant au quai, il nous faut récupérer une vision normale à la suite de l'éblouissement qu'a provoqué chez nous le fait de passer de la lumière modérée du salon à celle intense du soleil qui réverbère sur la terre blanche des abords de la gare neuve. Nous découvrons alors que trois voitures nouvelles ont été attelées au convoi qui n'en comprenait que quatre à notre arrivée. Pendant notre passage au salon d'attente, les équipes de triage du dépôt ont intercalé ces voitures entre les trois de tête et le fourgon de queue. Les hommes sont en train de terminer l'accrochage de ce véhicule et nous entendons le tintement des maillets de bronze sur les sabots de freins, les conduites sous pression et les crochets d'attelage. Un employé de la compagnie de chemin de fer en uniforme chamarré nous attend visiblement. À côté de lui je reconnais un policier en civil qui est en fait le chef de service des « vigilantes » en poste à Columbia. Le chamarré nous adresse un signe de tête mais salue d'abord Hélène. Ensuite il nous précise avoir reçu des directives. Nous avons un compartiment dans la voiture centrale des trois qui viennent d'être ajoutées au train.

- De là, vous pourrez aller au choix vous promener dans le couloir, prendre votre déjeuner dans la voiture restaurant ou aller prendre un thé au salon. Car malheureusement votre voyage sera plus long que d'habitude. Il y a des travaux sur la ligne. Cela conduit à ralentir en plusieurs endroits et parfois même à s'arrêter lorsqu'il y a mise en œuvre d'explosifs. Autant donc voyager confortablement si le trajet doit durer. »

Nous remercions le chef de train de son accueil et le suivons pour nous installer. Les voitures sont magnifiques. À l'intérieur, surtout. D'abord elles sont assez longues. Elles ont quatre essieux couplés en deux bogies. La peinture de la carrosserie en bois est neuve ou renouvelée. En fait, en montant dans le train, j'ai la nette sensation que ces voitures sont nouvelles. La nôtre sent le luxe et non la fumée ou la graisse. Je pense qu'au moins en ce qui concerne le confort nous allons faire un bon voyage. Il n'y a pas de place pour les bagages dans notre compartiment mais il y a un placard dans la cloison où nous pouvons loger nos valises. Ces dames gardent leurs réticules auprès d'elles. Au lieu de banquettes, le compartiment est meublé par des fauteuils de salon et il y a une table basse au milieu de la pièce.

En fait, tout est neuf dans cette voiture. Les tissus et les vernis sentent le neuf. Les boiseries marquetées au citronnier ne présentent aucune trace de choc et les cuivres sont neufs eux aussi. En fait il s'agit de laiton. Les vitres qui donnent sur le couloir sont biseautées.

En faisant un tour d'inspection, j'ouvre le placard situé à ma gauche en entrant dont la porte est gênée par un lourd fauteuil tapissé de velours. Je dois donc pousser ce siège et je note qu'il est relié au sol par une forte chaîne de bronze non tendue comme on le fait dans les bateaux de haute mer. Ainsi en cas de freinage fort, les sièges restent en place et leurs occupants aussi. Je note un pan coupé dans l'angle à droite en entrant ; il s'agit d'une porte marquetée avec un médaillon d'hickory plus sombre que les noyers du panneau. Derrière, je

trouve une minuscule vasque de porcelaine blanche alimentée par une fontaine de cuivre à robinet de laiton brillant. Ainsi nous pourrions nous laver les mains pour le déjeuner ou après si nous avons mangé salement. Ce qui serait dommage dans une telle splendeur. En me retournant vers le couloir, je note que la vitre du couloir qui donne sur la voie, en face de la porte de notre compartiment, est masquée par son rideau baissé. Il en est de même pour la fenêtre de notre compartiment.



*En me retournant vers le couloir, je note que la vitre du couloir qui donne sur la voie, en face de la porte de notre compartiment, est masquée par son rideau baissé.*

Je retourne à la portière de la voiture. Tertullien fait signe au portefaix de poser les bagages sur la plateforme. « Nous les placerons nous-mêmes dans le compartiment. » Il règle le prix du portage et s'empare de la première valise qu'il avance dans le couloir. Puis il s'empare de la deuxième et ayant dégagé la voie, il aide ces dames à monter en voiture. Il referme alors la portière et nous précède dans le couloir. Il nous fait arrêter et revient sur la plateforme où il tire le rideau de la vitre des deux portières. Il parcourt le couloir et revient.

- C'est bien. Tous les rideaux sont baissés. Nous allons pouvoir nous installer. Je suis navré mais nous ne pourrions lever les rideaux qu'après que le train, ayant chargé les passagers ordinaires à la gare centrale de Columbia, aura pris sa vitesse sur la grand' voie. Ordre du service de sécurité. Ensuite nous pourrions vivre normalement. Le chef de train a reçu les consignes du chef de poste des vigilantes qui était avec lui tout à l'heure et il viendra ouvrir les rideaux de tous les compartiments. Nous serons seuls dans cette voiture. Un détachement de protection est affecté à ce train et prendra ses postes à la gare centrale de Columbia. Toutes ces mesures visent à faire en sorte que personne ne puisse savoir dans quel compartiment nous nous trouvons. Des fois que quelque malfaisant voudrait nous détruire à coups de fusil.

- Je vois que tu n'as pas perdu ton temps. C'est bien.

-Si je dois aussi t'assister dans tes tribulations d'agent secret, autant que j'apprenne à assurer ta protection dans la mesure du possible.

Hélène prend place dans un fauteuil proche de la fenêtre sur la voie tandis que la Bonne Lucie fait de même en face d'elle mais en tournant le dos à la marche du train. Elle sort de son sac un ouvrage de dentelle fine dont elle fait merveille malgré ses gros doigts. Hélène s'appuie de tout son dos sur le haut fauteuil molletonné et se détend avec un soupir de satisfaction. Tertullien prend dans son sac de voyage un carré de toile cirée qu'il pose sur la table. Il y dépose son Lefauchaux et des cartouches. Il démonte son arme, en sèche le canon. Ayant remonté l'ensemble il contrôle le bon fonctionnement et approvisionne le barillet avec des cartouches à charge maximale. Sans rien dire je note que ses balles ont la pointe garnie d'une vis de fer vissée dans l'axe du projectile de plomb. « Cela fait un noyau perforant qui augmente la pénétration, explique-t-il. Avec cela, on traverse bien les obstacles. » J'avais déjà vu cela pour les LeMat des Linières. Mon LeMat à moi est prêt depuis ce matin mais je le place plus confortablement en bandoulière. Ainsi, je ne suis pas serré par le ceinturon.

Une fois que nous sommes installés, je sors faire une petite reconnaissance dans les voitures voisines. Celle qui est en avant par rapport à la nôtre est la voiture restaurant. Elle est encore vide mais il y a déjà des nappes sur plusieurs tables. Celle qui est derrière la nôtre est agencée en salon avec la possibilité de lire le journal. Elle est meublée comme notre compartiment et comme lui sent le neuf.



*La voiture salon où l'on peut lire le journal.*

Les deux voitures sont vides et ont les rideaux baissés. J'ai voulu longer le couloir vers la locomotive mais me suis heurté à la porte fermée de la plateforme avant. À travers la vitre de la porte j'ai pu voir la voiture qui précède. Elle ne semble pas aussi luxueuse. Vers l'arrière, la porte de la plateforme est fermée et de toute façon c'est un fourgon qui est attelé derrière la voiture salon. En fait seules nos trois voitures sont reliées par un système à soufflets. Je viens de rentrer dans notre compartiment quand le chamarré se présente à nous.

- Vous pourrez déjeuner vers une heure de l'après-midi. »



Cette annonce faite, le « conducteur<sup>1</sup> » nous expose le menu. Une entrée faite de salades, un ragoût de « *buffalo* » et des patates douces. En dessert, des « *grits* » au sirop d'érable. Heureusement, nous aurons à boire du vin et après le dessert on nous servira du café avec un cigare de Virginie. Et en « pousse-café » du Bourbon ou du cognac de France, au choix.

Il nous tarde déjà de nous rendre au déjeuner mais il nous faut d'abord passer l'arrêt à la gare centrale de Columbia.



*La voiture restaurant est encore vide mais il y a déjà des nappes sur plusieurs tables.*

Comme les rideaux blancs sont baissés l'équipage du train a allumé les lampes à gaz et je suis un peu inquiet parce que je pense que les bonbonnes de réserve doivent être sous la voiture. Et en cas d'attaque, si une balle en perce une on court au grave problème. Pour le moment les lampes diffusent une lueur bien blanche dans un chuintement discret. Je serais d'avis d'aller inspecter le châssis de la voiture mais sur le quai le chef de traction a sonné de sa corne pour donner le signal du départ. Dans des soufflements et soupirs profonds la locomotive commence à tirer le train avec de temps en temps le crissement exaspérant pour les dents des grandes roues motrices qui patinent sur l'acier des rails. Au fur et à mesure que le convoi accélère la voiture se balance un peu et puis les ressorts font leur office et le roulement se fait doux. Cette voiture vibre beaucoup moins que celles à trois essieux auxquelles je suis accoutumé. Le confort est excellent alors que l'on ne peut pas dire que la qualité de la voie sur laquelle nous roulons soit des meilleures. Les éclisses résonnent

---

<sup>1</sup> Il ne s'agit pas du mécanicien qui conduit la locomotive, ni du chauffeur qui enfourne le charbon dans le foyer mais du responsable de la rame de voitures de voyageurs. Il coordonne l'action des contrôleurs, représente l'autorité de la compagnie à bord du train et assure la liaison aux escales avec le chef de gare et son équipe.

fortement à chaque jonction de rail et la courbure de la voie dans les virages pèche par l'alignement. Ce qui fait que les courbes représentent une suite d'à-coups qui se répercutent sur la voiture malgré la qualité du système de suspension. C'est surtout dans les courbes serrées que ce phénomène désagréable se fait sentir. Je ne suis qu'à moitié surpris parce que lorsque nous avons travaillé sur le dépôt de Charleston j'ai remarqué que les poseurs raccordaient les rails différemment de ce qui se fait en France. Ils ployaient les barres au treuil, en les ayant simplement éclissées et sans les étayer avec des contre-rails le temps de la fixation sur les traverses avec les tire-fond. La méthode française est plus longue mais garantit un meilleur alignement des extrémités des rails dans les courbes.

Le train ne roule pas encore très vite puisqu'il doit s'arrêter à la gare centrale de Columbia pour prendre le gros des passagers. Nous glissons donc à peu près harmonieusement sur les deux rails dont les éclissages résonnent d'un staccato lent et régulier.

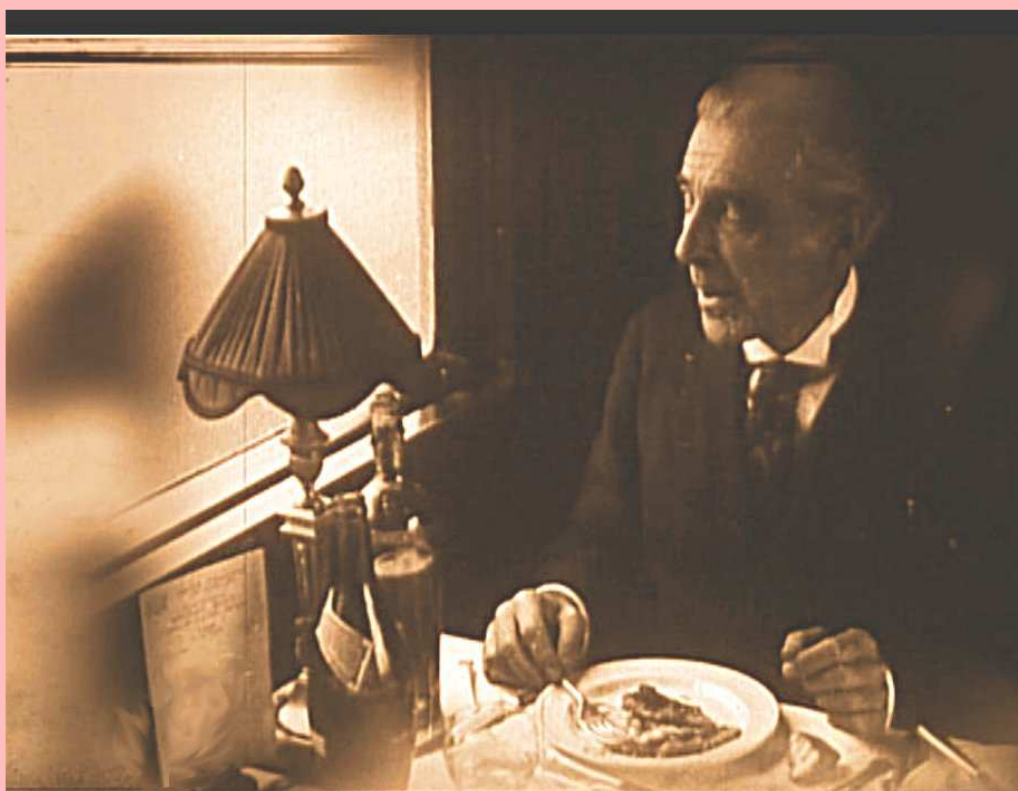
Nous passons le temps en épluchant les journaux du jour, Tertullien et moi. Hélène compile des notes dans un carnet où elle écrit avec un crayon à dessin. Lucie continue son ouvrage et ses gros doigts habiles se hâtent avec minutie. Nous sentons soudain le train ralentir et le choc des passages d'éclisses baisser de fréquence. Nous entrons en gare centrale et les patins de freins se mettent à crisser sur les roues. On entend la foule qui se presse et les cris des porteurs et des employés de la gare. Les pas des voyageurs font une sorte de frottement que le plancher du quai. Peu à peu, il semble que cette foule agitée qui bruit derrière les rideaux baissés des trois voitures où nous avons loisir d'évoluer à l'abri des regards se calme et s'ordonne. Les portières se mettent à claquer et le son qu'elles émettent se rapproche avec le chef de train chargé de la fermeture. Et puis la corne de chasse retentit et le train se remet en marche en rééditant sa cacophonie de grincements, de soufflements profonds et des chuintements nerveux de la vapeur qui suit les tubulures en un itinéraire qui peut sembler mystérieux. Le train prend rapidement de la vitesse et glisse maintenant sur la grande voie. Les courbes à grand rayon et les longues portions de ligne droite rendent notre roulement plus confortable. Je suis tenté de regarder le paysage et pour ce faire j'écarte le bord droit du rideau de coton blanc. Notre train file dans une campagne de champs de cotonniers. La récolte est passée depuis plusieurs mois, je le sais, mais des ouvriers noirs s'affairent à soigner ces arbres de petite taille. Ce sont sans doute des esclaves et ils se gardent bien de lever la tête de leur ouvrage pour regarder passer le train. Est-ce parce qu'ils sont habitués à un spectacle qui n'offre plus pour eux l'attrait de la nouveauté, ou est-ce pour éviter les coups de chicote des contremaîtres ?

Je laisse revenir en place le rideau et je m'assieds dans mon fauteuil, pensif. Le spectacle d'ouvriers agricoles ne devrait pas me troubler. Nous en avons dans toutes les campagnes de France et aux colonies. C'est l'idée de l'esclavage qui me tараude. Et pourtant, Sié lui-même trouve des avantages à sa condition. Serait-ce un tropisme de l'Homme que de préférer la moiteur chaude et sûre de la termitière dans laquelle on est condamné à travailler sans lumière au vol enivrant de l'imago qui part à l'assaut du ciel porté par ses ailes vibrantes dans l'éblouissante lumière du soleil et la fraîcheur de l'air libre ? Liberté qu'il paiera de sa vie à la fin de son vol visant à féconder quelque reine qui initiera une nouvelle colonie.

Je médite sur notre entretien avec M. Davis. L'esclavage et son abolition ne sont pas le fondement de cette crise qui s'achemine de plus en plus fermement vers la guerre entre États. Je suis encore perdu dans mes pensées quand le conducteur revient pour nous annoncer que le service commence à la voiture restaurant. Nous nous y rendons, les dames d'abord et nous ensuite. Aucune remarque sur le fait que Lucie nous accompagne pour le déjeuner. En arrivant dans la salle à manger, je découvre que nous ne sommes pas seuls. Un monsieur d'un certain âge à l'air européen a déjà entamé son repas. Il l'a même bien entamé puisqu'il en est au plat principal. J'en profite pour noter que le steak de buffalo a l'air tendre. Le chamarré nous indique une table à cinq couverts. Lucie est donc admise à déjeuner avec nous. J'observe son visage. La gouvernante de ma fiancée est imperturbable. Comme si elle considérait que le fait de prendre son repas avec nous va de soi. Elle serait habillée comme une bourgeoise états-

unienne, le fait qu'elle déjeune avec nous passerait plus inaperçu en France, mais de toute façon serait fort mal vu ici ou en Guadeloupe.

La gouvernante de ma fiancée reste imperturbable et prend naturellement la place que lui indique Hélène. Un chef de rang vient nous annoncer le menu. Il n'y a pas de carte et le seul choix que l'on nous offre porte sur le vin : rouge, blanc ou claret. Ensuite, un serveur noir nous sert un « *bun* » à chacun. Il s'agit d'un petit pain rond à la croûte fine et à la mie molle. On nous apporte une carafe d'eau ordinaire que nous avons demandée en plus du vin rouge qui a eu mes suffrages. Et donc celui de mes compagnons qui ne se sentent pas forcément très œnologues.



*Un monsieur d'un certain âge à l'air européen a déjà entamé son repas.*

Nous déjeunons en silence, préoccupés par l'ambiance particulière de ce voyage. Le Monsieur qui déjeune près de nous nous observe de temps en temps avec une attention un peu incrédule. Comme nous, il prend son déjeuner derrière un rideau baissé. Il nous tarde de pouvoir les relever pour jouir de la vue. Il a pratiquement terminé de déjeuner lorsqu'on nous apporte la viande accompagnée de patates douces qui se marient parfaitement avec la sauce du *buffalo*. Lorsque nous terminons notre semoule au sucre d'érable, le voyageur se lève et s'approche de notre table.

- Je me présente : André Leroux, de Lens dans le Pas de Calais. J'ai mes affaires en Belgique mais je viens de passer presque deux ans à Chicago. J'ai travaillé avec une société de carrosserie pour mettre au point des voitures de chemin de fer confortables pour les grands voyages entre les deux côtes des États-Unis. Nous venons de finir de réaliser ces trois voitures prototypes qui ont parcouru diverses voies du Michigan à la Georgie. Nous sommes en cours de bouclage de notre périple et devons remonter vers le Nord avant que les événements ne se précipitent. Les trois voitures dans lesquelles nous voyageons actuellement sont en fin

d'essais et seront construites en série dès que la situation se sera normalisée entre Washington et les États sécessionnistes. En attendant pour éviter de trop grosses pertes financières, je vais rentrer en France pour faire évoluer mes affaires d'exploitation de la chicorée. Mais je garde des placements pour lancer la construction de ces voitures de chemin de fer qui seront le pendant des classes de luxe sur les paquebots transatlantiques.

- Mais pourquoi ne tentez-vous pas de lancer ce style de voitures en Europe, en France par exemple ?

- Parce que c'est encore trop tôt. Les compagnies françaises sont en lutte pour emporter des marchés de construction de lignes. Si un jour on se trouve avec une liaison maritime de bateaux de transport de train entre l'Angleterre et la France, alors on pourra mettre en ligne des trains de luxe entre Calais et Nice voir jusqu'à Venise. Il y aurait une demande, également, vers Biarritz ou vers les stations thermales de La Bourboule, de Vichy ou des Pyrénées. Ici, la mentalité est très différente. Le télégraphe permet des liaisons rapides entre les deux côtes, mais le train est le moyen le plus sûr et le plus rapide de traverser les milliers de lieues de ce pays à la taille d'un continent. Les hommes d'affaires sont demandeurs mais ces messieurs souhaiteraient voyager dans des conditions de confort qui correspondent à leur standard social. Leur « *standing* », pour parler comme eux. Hélas, il est hors de question de se lancer dans ce projet alors que les États vont se servir du chemin de fer davantage pour se faire la guerre que pour faire des affaires. J'espère simplement que je pourrai reconduire ces voitures au moins vers New York et si possible vers Détroit.

- Je vous le souhaite. Il est sans doute encore temps, mais il est vrai que la situation se tend de plus en plus.

- Et vous-même, que faites vous dans ce pays parce que j'entends bien que vous êtes français.

- Mon associé et moi-même sommes géomètres de l'État et nous visitons le pays depuis plusieurs semaines. Nous comptons nous installer en Amérique, mais nous ne savons plus si nous donnerons suite.

- Mais votre associé qui parle fort bien le français a un accent qui me fait penser à l'accent anglais. Comme la femme noire qui voyage avec vous. La jeune femme est à n'en pas douter une Américaine de la Caroline ou de la Virginie, quoi que son français soit impeccable.

- Effectivement, pour le moment nous résidons à Charleston depuis notre arrivée en Amérique. Et cette jeune dame qui est aussi ma fiancée est de cette ville. Mais je pense devoir faire quelques voyages vers Baltimore ou Washington très bientôt. Comme vous, j'espère que la situation ne se dégradera pas trop vite.

- Mais comptez-vous vous marier bientôt ? »

Hélène lève la tête et regarde M. Leroux. « Monsieur, il s'agit là de nos projets. Ils ne sont pas encore bien établis et nous ne saurions répondre à cette question qui touche un sujet bien privé. Je sais que nous sommes en Amérique, mais tout de même. On peut rester dans les normes de la bienséance. »

Ma fiancée adresse un léger signe de tête irrité à mon interlocuteur et se replonge dans sa conversation à voix basse avec Lucie. Monsieur Leroux m'adresse un signe de tête amusé et retourne à sa place. « Je vous souhaite une bonne fin de voyage en espérant que vous appréciiez mes voitures. » Fort confus, je fais à cet homme charmant force compliments sur ce train et lui souhaite de pouvoir en faire construire le pendant en Europe. Je suis un peu chagriné de la vivacité d'Hélène envers ce brave homme qui semble avoir l'esprit assez ouvert pour avoir des affaires aussi bien dans ce tout nouveau royaume de Belgique que dans le Nouveau Monde et s'occuper aussi bien de chicorée que de trains de luxe avant tout le monde. Je me promets de parler à ma fiancée en tête à tête. Nous sommes sur le point de retourner à notre compartiment quand le conducteur vient nous avertir qu'il est désormais possible de lever les rideaux si nous le souhaitons. « Ils sont déjà levés dans la voiture salon et si vous le désirez, je puis les lever dans votre compartiment. » Monsieur Leroux relève sans



attendre le rideau près de sa table dévoilant ainsi un paysage de forêt de pins qui ressemble un peu à celui des Landes du côté d'Hossegor. J'ai observé combien il est aisé de relever le rideau de coton écru et remercie donc le chamarré de sa sollicitude.

Nous retournons à notre compartiment où les dames reprennent leurs occupations. Tertullien semble manifestement à cours d'inspiration pour s'occuper. Le train glisse en souplesse sur la voie régulière. Je me lève donc pour aller me promener dans le couloir. Tertullien m'emboîte le pas. Nous nous rendons à la voiture salon où le mobilier est du même style confortable et fonctionnel que dans notre compartiment. Nous essayons les fauteuils Tertullien et moi et puis nous nous sentons des fourmis dans les jambes. Même confortable, le train peut lasser les gens emplis de l'impatience de la jeunesse. D'autant que nous n'aborderons pas dans un lieu public le fond de la mission qui nous incombe. Le train commence à ralentir alors que nous ne sommes pas encore en approche de la gare d'Orangebourg où nous devrions rencontrer le marshal. La voie creuse une saignée au cœur de la forêt peu dense. Elle commence à danser un peu, ce qui était beaucoup plus perceptible à l'aller dans la voiture à trois essieux. La voie est nettement moins lisse que depuis notre départ de Columbia.

Le train ralentit de plus en plus et nous regagnons notre compartiment. Les rideaux du couloir sont levés et celui de la fenêtre de notre compartiment bien qu'à demi ouvert laisse pourtant voir tout le paysage. Le train s'arrête dans un crissement de freins qui vient des voitures de tête. Le silence est étrange après le staccato continu des roues sur les éclisses. Je passe la tête à la portière. Je vois le conducteur et les agents parcourir le convoi en intimant l'ordre aux passagers de rester à bord. Arrivé à notre hauteur, il nous explique qu'il ne s'agit que d'un arrêt en pleine voie et que nous n'allons pas tarder à repartir.

- Pourrais-je me rendre à la locomotive pour parler à l'équipage ? » Le chamarré hésite puis finit par accepter. Ayant confié ces dames à Tertullien, j'abandonne mes compagnons de voyage et fonce vers la tête du train avec mon arme.

J'arrive à la machine où le mécanicien et le chauffeur surveillent les pressions et la régularité de la pompe compound qui claque à rythme lent en attendant la remontée en pression. Ils me font signe de monter avec eux, avec un large sourire. Il n'y a pas beaucoup de place et je me faufile entre ces deux costauds et la plaque d'accès au tender. Près d'un poteau télégraphique, un soldat en uniforme est penché sur un poste de télégraphe de campagne.



*Le mécano surveille de près la pression de la chaudière.*

Je suis coincé entre le mécanicien à ma gauche et le chauffeur à ma droite. Le mécano surveille de près la pression de la chaudière et lâche un peu de vapeur dès que l'aiguille de son manomètre dépasse la deuxième graduation de son cadran étalonné en livres par douzième de pouce carré. Autant dire que je suis incapable de faire de tête la correspondance avec les unités en vigueur chez nous.

Tandis que le mécano surveille sa pression, le chauffeur souffle un peu. Il a posé sa pelle et nous regarde amusé. Les deux hommes sont vêtus comme les cheminots des machines d'Europe, avec un bleu de chauffe et une casquette.



Comme les cheminots de chez nous, ils ont une tenue qui rappelle celle des marins œuvrant à la chaudière des navires à vapeur. Comme eux, ils sont maculés de suie et de graisse. Ces deux-là ont un visage heureux malgré l'inquiétude qui monte dans la population à l'approche de la guerre.

Les deux cheminots semblent bien se connaître. Ils s'expriment en un anglais marqué de l'accent d'un pays d'Europe centrale. Ils semblent plus occupés de faire fonctionner leur machine que de se mêler d'une politique sur laquelle ils savent bien n'avoir aucune influence. Pourtant ils parlent en anglais et semblent fiers d'être des « Américains ».

Nous sommes arrêtés dans une sorte de gorge et les deux cheminots s'impatientent. Ils demandent au soldat s'il y en a encore pour longtemps à attendre parce que la vapeur et le charbon se consomment pendant l'attente.



*Le chauffeur a posé sa pelle et nous regarde, amusé.*

Le soldat lève la main gauche avec impatience. Puis il se redresse, son message à la main. Il agite son manipulateur quelques secondes et se redresse.

- Vous pouvez y aller, mais il faut rouler lentement parce qu'il y a des gens qui travaillent sur la voie pour enlever des débris d'arbres. De toute façon, l'équipe de voie a posé des signaux de travaux. Vous saurez où vous arrêter. »

Au moment où nous allons repartir, le chef de train s'approche de la machine et me demande si je rejoins mon compartiment.

- Non, pas tout de suite, je le ferai au prochain arrêt ; au niveau des travaux. Ce que je vous demande, c'est de prévenir mes compagnons de voyage. »

Il accepte et repart vers la première voiture. Nous ne roulons pas longtemps.



Le chauffeur, par habitude, a enfourné une pelletée de charbon dans le foyer mais la pression remontait avant le signal de départ du soldat. Sachant qu'il va devoir s'arrêter, le mécanicien calme l'ardeur de son équipier et n'ouvre pas en grand la buse de vapeur. Nous nous mettons à avancer à vitesse de manœuvre. Je pourrais sans difficulté marcher à pied à hauteur du convoi.

Je profite de ce temps pour observer la saignée de la voie dans la forêt à flanc de colline. Nous montons suivant une pente assez faible et en courbe à droite de grand rayon. La

machine tire paisiblement le train de huit voitures et deux fourgons. La brise qui balaie la cabine pousse la fumée et la vapeur qui s'échappent de la cheminée vers la droite et le flanc de colline. Nous arrivons au sommet de la côte et la pente s'annule progressivement en même temps que la voie redevient rectiligne. Et puis nous commençons à redescendre tandis que la voie se met à s'incurver vers la gauche. Le mécanicien a meilleure vue que moi et me montre un fanion orange au bord gauche de la voie. Plus loin, sur un mât plus haut on aperçoit un drapeau rouge tenu déployé par une vergue horizontale. Le mécanicien fait retomber la pression dans les pistons et le train ralentit. Au loin, on peut voir des soldats finissant de dégager des morceaux d'arbres qui devaient encombrer la voie il y a encore peu.



*Ann Miller m'adresse un sourire avec quelque chose comme un peu de timidité dans le regard*

Comme il y a encore des hommes au travail et que le signal est fermé, le mécanicien arrête son train une nouvelle fois et interpelle un soldat qui lui-même appelle quelqu'un.

- Sergent ! Le train est là. » Une voix répond de derrière la lisière. « J'arrive ! » Et je connais cette voix. Très bien même. C'est celle d'Ann Miller. Je suis surpris de l'entendre appeler « Sergent », on le comprendra. L'homme descend du sous-bois et donne quelques ordres à ses soldats. J'en profite pour descendre de la cabine et me porter devant la locomotive à gauche de la voie. Je reconnais l'ami d'André Toppenot. Sentant une présence, il se retourne et m'aperçoit. Il a un instant de surprise et m'adresse un sourire avec quelque chose comme un peu de timidité dans le regard. Il porte un uniforme aux couleurs sable gris de l'armée confédérée mais de façon tout à fait fantaisiste. Et surtout il a gardé ses bottes indiennes à franges. Un revolver pendouille à sa hanche gauche dans un étui mou fermé. Son bouteillon enveloppé d'une housse de toile est accroché à son épaule par la bretelle de coton qu'il a passée en bandoulière.

- Voilà un voyageur qui m'a l'air fort bien mis pour s'être fait traîner par ce tortillard.

- En fait de tortillard, il est plus que confortable et serait plus rapide si quelque sergent de ma connaissance ne le ralentissait pas en ramassant son bois pour l'hiver. Je suis quelque peu surpris de te retrouver sous l'uniforme.

- Il faut bien vivre. Ma famille se prépare à partir pour son camp d'été. Mais la guerre approche et il faudra bien tout faire pour éviter que les yankees imposent leur loi aux

autres États. Les gens de Baltimore, bien que d'un État unioniste, ont bien montré la voie de la raison. Bon, à bientôt à Charleston. Je dépends du bataillon de Génie de la ville. Vous allez pouvoir repartir, nous avons fini d'évacuer les cimes et branchages qui obstruaient la voie après nos travaux d'élagage. Bonne fin de voyage et mes amitiés à Tertullien et à Hélène. »

Je viens à peine de me rasseoir dans le compartiment que le train reprend sa route. Le conducteur se présente à nous et me fait tenir un message arrivé par le télégraphe de voie : le marshal a bouclé son enquête et n'a pas besoin de nous entendre sur la fusillade de l'autre jour. Je me dis que l'indépendance de la justice est plus que souple en Caroline du Sud.

Le train vient de repartir quand le conducteur frappe à la porte pour me remettre un câble arrivé par le télégraphe de voie. Le Marshal d'Orangebourg n'a pas besoin de nous entendre. Il se contentera de nous remettre un document officiel qui certifie que cette affaire se solde par un non-lieu.

Effectivement, à l'escale à Orangebourg, le Marshal et le représentant local des « vigilantes » de la compagnie ferroviaire nous apportent à la fois le fameux papier portant tampon du procureur et l'explication de la décision : les morts étaient des étrangers à l'État et avaient été tués en légitime défense de la part des tireurs. Je jette fortuitement un rapide coup d'œil à Hélène et je vois nettement le sourire furtif mal dissimulé de ma fiancée. Une fois de plus, je me dis qu'elle en sait davantage qu'on pourrait le croire.

Le voyage se poursuit sans encombre et à notre arrivée à la gare centrale de Charleston, Sié nous attend avec la voiture de la plantation. Il me remet une lettre à l'en-tête de l'état-major du Général Toutant de Beauregard, cachetée à la cire. On nous convoque Tertullien et moi à l'état-major des forces armées de Charleston. Le rendez-vous est fixé demain matin au cabinet du Général. Si ce n'est pas une convocation impérative, je suis le Pape. Mais après tout, rien ne nous forcera à accepter ce qu'on nous demandera. Nous nous mettons d'accord sur un point : en aucun cas mon associé n'acceptera de se rendre en territoire fédéral. Je prendrai seul ce genre de risque.

\*  
\*   \*

Le lendemain à neuf heures nous entrons dans le bureau du chef de cabinet, l'*executive officier*, comme disent les anglo-saxons. Ce capitaine nous conduit immédiatement vers une salle de réunion avec des cartes au mur. Nous trouvons là le Général Toutant de Beauregard lui-même en compagnie de trois autres officiers, un amiral, un capitaine de vaisseau et un colonel.

- Monsieur de Berdeilhe, voici devant vous le J2 (il prononce "djey touou") – le bureau de renseignement interarmées – confédéré. Sous les ordres de l'Amiral que nous nommerons Smith (le susdit m'adresse un petit signe de tête amusé) voici le Capitaine de vaisseau Nightingale et le colonel Forbes. Ils ne sont là que pour attester, si besoin était, que je vous ai bien confié la mission secrète qui sera la vôtre si vous l'acceptez. »

Comme je suis étranger, Beauregard tient à tout prix à ce que je sois traité comme un militaire sudiste et non un franc-tireur au cas où les Yankees m'arrêteraient. Militaire, j'irais en camp de prisonnier, franc-tireur je serais fusillé sur place. Considérant les mœurs des uns et des autres dans ce pays, je ne suis pas sûr que la deuxième perspective serait la pire. Raison de plus pour ne pas se faire prendre.

- Vous allez devoir vous rendre à Baltimore ; par le train aussi loin au nord que vous pourrez et ensuite par la diligence ou le bateau. » Le capitaine de vaisseau toussote et Beauregard se tourne vers lui. « Auriez-vous une meilleur idée ?

- Meilleure, je ne sais pas, mais il pourrait se rendre dans le Maryland en bateau en partant de la côte de Virginie. Nous avons deux caboteurs civils qui jouent double jeu. L'un des deux est un parton caboteur propriétaire de sa goélette avec laquelle il a fait le pilote du port de New York pendant cinq ans. Pour les yankees, c'est un des leurs. Mais c'est un homme sûr. Il est peu bavard, ne pose pas de question et ne demandera que des dollars en or.

- Bon. On verra cela avec le *quartermaster*. Revenons à la mission. » Il semble que Beauregard n'aime pas qu'on l'interrompe, même pour lui suggérer des bonnes solutions. Il poursuit : « Vous savez que le Président Davis a fait expulser courtoisement les agents de Pinkerton.

- Il me l'a expliqué ainsi que la raison.

- Vous avez donc une idée de ce que nous comptons vous demander. Il nous faudrait connaître au moins une boîte aux lettres qu'aurait laissée Pinkerton en sommeil en territoire confédéré. De là, nous nous faisons fort de « loger » tout le réseau.

- S'il n'en a laissé qu'une. Il me semble plus probable que s'il compte monter un réseau d'espionnage au sein de la confédération, il va procéder par secteurs indépendants de façon que s'il en perdait un il ne perde pas tout.

- Vous m'avez l'air au courant de ce genre de chose.

- Nous avons à Saint-Cyr une information assez précise sur le risque que fait courir aux troupes l'espionnage sur les arrières. Et sur les précautions à prendre. Selon ce que j'ai appris, si vous détectez une tête de réseau ou une boîte aux lettres, il me semble plus prudent et efficace de ne rien faire dans l'urgence. Un espion « logé » comme vous dites, peut servir à intoxiquer l'ennemi il suffit de le laisser accéder à des informations que l'on souhaite laisser fuir et qu'il prend pour du renseignement sûr. En outre, par ses fautes de procédures, on peut identifier ses contacts et de là remonter son réseau. C'est élémentaire. Mais je ne suis pas là pour vous donner une cours sur un métier qui n'est pas exactement le mien, même comme officier de réserve français. Je suis là pour que vous m'expliquiez ce que vous attendez de moi.

- C'est simple. Nous voudrions, compte tenu de ce que vous êtes français et que votre pays ne prend pas officiellement partie dans le conflit qui s'annonce, que vous serviez d'intermédiaire de bons offices entre les yankees et nous. Il est des domaines où il vaut mieux être neutre pour être utile.

- Je ne comprends pas exactement de quoi vous voulez parler.

- Avez-vous entendu parler de la bataille de Solferino ?

- Autant demander à un Texan s'il a entendu parler de Fort Alamo.

- Sauf que Solferino est une victoire française, me semble-t-il.

- Militairement peut-être, mais pour le reste, il s'agit d'une bataille. Si une bataille ne débouche pas sur une solution politique équitable, elle ne revient qu'à instiller un ferment de haine qui resurgit tôt ou tard. Pour moi, mon Général, la bataille de Solferino est l'une des premières de la guerre moderne. C'est-à-dire conduite sans esprit de chevalerie. Elle a été une telle boucherie qu'elle a ému des gens pourtant peu sensibles à ce qui se passe hors de leur pays : les Suisses. Un, en particulier : Monsieur Henry Dunant. Depuis il œuvre pour créer un organisme de secours aux blessés des champs de bataille quelle que soit leur nationalité. Il considère, et c'est aussi ma position, que les guerres opposent des gouvernements qui utilisent des hommes. Une fois que ceux-ci sont blessés, il faut les soigner. Et lorsqu'ils ont disparu il faut tout faire pour retrouver leur trace, ne fût-ce que pour informer leurs familles.

- Figurez-vous, mon jeune ami, que j'ai aussi entendu parler des idées de ce Suisse. Pour respectables qu'elles soient, elles ne sont pas ma préoccupation première en ce moment. Avez-vous entendu parler de M<sup>elle</sup> Clara Barton ? Il s'agit d'une « suffragette » qui, alors qu'elle était secrétaire au bureau des brevets à Washington a été touchée par la politique du Secrétaire à l'Intérieur Robert McClelland. Celui-ci a tout fait pour interdire aux femmes les emplois dans les bureaux gouvernementaux. À cause de cet imbécile d'Irlandais, M<sup>elle</sup> Barton s'est trouvée obligée d'accepter, il faut bien vivre, un tout petit emploi de copiste à domicile, toujours pour le Bureau des Brevets. Elle s'est trouvée beaucoup moins bien payée et surtout, elle n'avait plus l'occasion de rencontrer toutes les sommités scientifiques et politiques qui faisaient ses relations professionnelles habituelles. Elle a semblé faire contre mauvaise fortune bon cœur mais ses sentiments féministes sont montés en puissance. Je l'ai rencontrée pour des raisons professionnelles à l'époque où elle était encore au Bureau des Brevets à Washington.



J'ai été impressionné par son intelligence, son sens de l'État, son sens de l'organisation et son sens du bien public. Elle eu des soucis de famille avec la santé de ses proches et s'est occupée de les soigner en organisant notamment une collecte de fonds pour envoyer son neveu malade en cure. Ensuite, c'est son frère qui est tombé malade. Elle est partie de Washington pour aller le soigner à Oxford dans le Massachusetts. Elle l'avait déjà soigné dans son enfance quand il était tombé d'un toit. Je pense que c'est alors qu'elle s'est passionnée pour l'aide aux gens. Avant de travailler au Bureau des Brevets, comme il fallait bien travailler et qu'elle est fort instruite, elle a été maîtresse d'école. De sa dernière école, à Bordentown, elle est partie pour Washington où elle a de la famille. Ce sont les gens de sa parentèle qui l'ont fait entrer au Bureau des Brevets. Elle vient d'une famille abolitionniste depuis longtemps. Ses parents étaient des fermiers très religieux et ont contribué à créer une église à Oxford, chez eux. Le père a fait la guerre contre les indiens sous les Ordres du général Anthony Wayne, dans les Territoires du Nord-Ouest. Après la guerre, il a pris le poste de capitaine de la milice de chez lui. Et il a fini par se faire élire au parlement du Massachusetts comme représentant. Autant dire que les Barton ne sont pas une famille ordinaire. M<sup>elle</sup> Barton est politiquement active et je me demande bien ce qu'elle va faire si la guerre éclate vraiment.

Je doute que Pinkerton s'intéresse vraiment à elle, mais je pense qu'elle pourrait bien faire parler d'elle à l'avenir. C'est en jouant sur ces idées d'aide aux blessés de guerre que vous pourriez prendre contact avec le gouvernement unioniste. Il vous faut des arguments pour faire admettre votre bonne foi à ce retors d'Écossais. Je vous suggère de lui proposer de lui vendre de notre part des photos que nous vous fournirons, des photos expurgées bien sûr et de lui proposer de votre part à vous les mêmes photos non expurgées. Il s'agira de lui vendre des photos d'installations militaires que nous avons reprises aux yankees et que nous avons transformées. Vous partirez avec des tirages expurgés et des plaques non expurgées. Vous aurez votre chambre photographique personnelle ce qui permettra le cas échéant de montrer que ce sont bien vos plaques à vous que vous leur proposez. Je vous rassure, les plaques que nous vous fournissons ont été prises avec une chambre du même modèle que la vôtre.

La seule difficulté pour vous sera d'entrer en territoire yankee. Nous ne pouvons évidemment pas vous fournir autre chose qu'une lettre d'introduction à présenter aux autorités de Baltimore. Et là seulement, on pourra vous remettre un sauf conduit ou un passeport de leur prétendue Union. Et vous demanderez à être entendu par Allan Pinkerton.

- Peut-on accéder aussi simplement que cela à ce Monsieur ?

- Selon toute vraisemblance, dès que vous vous présenterez à Baltimore, des agents de Pinkerton s'attacheront à vos basques. Si vous leur demandez de rencontrer leur chef, ils vous feront remonter la voie hiérarchique jusqu'à lui. Flattez-le et il vous indiquera un contact en Caroline du Sud. Après, la question passera entre nos mains. Je vous précise que les plaques que vous remettrez sont rigoureusement authentiques et que les renseignements qu'elles portent sont vrais à la date d'il y a trois jours. Vous ne risquez rien à leur examen même si Pinkerton a déjà des informations sur les images qu'elles donnent. Vous reconnaîtrez les lieux, il s'agit du dépôt ferroviaire de Charleston. Votre mission est donc de donner du renseignement vrai pour appâter l'ennemi et torpiller son action.

Comme vous vous présenterez comme un adepte des idées de M. Dunant, en bon humaniste tels que ceux qu'aiment les yankees tant qu'on ne touche pas à leurs dollars, vous aurez un levier pour dire pourquoi vous vendez du bon renseignement contre l'intox qui vient de notre part. Dites-leur que vous êtes très bien vu chez nous mais qu'en bon Français venant d'un pays qui a proclamé les droits de l'homme et aboli l'esclavage, vous ne sauriez soutenir un régime qui tient à le conserver. Après, je vous fais confiance pour passer quelque temps dans le Nord et peut-être même vous rendre en visite chez M<sup>elle</sup> Barton. Les gens de Pinkerton épieront vos faits et gestes mais comme vous aurez bien expliqué votre souci humaniste vis-à-vis des blessés de guerre, cette visite ne passera sans doute pas pour inquiétante. Préparez donc votre voyage car le temps presse. Dès que vous serez prêt, nous vous remettrons les plaques développées et les épreuves tirées.

- En somme, si je vous ai bien compris, je me présente à Pinkerton, je lui explique que je suis envoyé par le gouvernement de la Confédération pour lui vendre du renseignement frelaté mais que, de mon propre chef, je leur vends le bon renseignement sur le même sujet.

- C'est exactement cela, vous avez tout compris. On peut s'attendre à ce qu'il vous demande de le renseigner sur nos arrières et nos préparatifs, puisqu'il saura que vous êtes bien en cours chez nous. Vous accepterez le principe. Vous verrez ce qu'il vous demande et vous nous en rendrez compte. Nous examinerons ensemble la situation et la poursuite ou non de votre coopération avec notre contre espionnage. Il n'y aura absolument aucune obligation de votre part. Nous préparerons ensuite votre désengagement qui aura lieu sous la forme d'un procès pour espionnage avec une condamnation *a minima*. Vous serez condamné avec sursis et mis en liberté conditionnelle. Nous donnerons une forte publicité à l'affaire. Au bout de quelques semaines de contrôle judiciaire, votre avocat demandera la révision de votre procès. La procédure aura lieu et conclura à une erreur judiciaire. En dédommagement vous recevrez les excuses du tribunal et une somme à titre de dommages intérêts. On verra si on vous remet une médaille. Mais nous sommes là dans le détail. Le but de ce montage judiciaire est de pousser Pinkerton à vous considérer comme « grillé » et dangereux pour ses réseaux. Mais si vous parvenez dans un premier temps à vous mettre bien en cour auprès de lui, Pinkerton vous donnera suffisamment de renseignements exploitables par nous pour repérer une part de ses agents. Le reste sera de notre responsabilité. Ensuite, si vous voulez continuer à nous aider, nous reverrons d'autres façons de mettre votre intelligence à contribution. »

Lorsque je quitte l'état-major, j'ai la nette sensation que le chef du renseignement sait exactement ce qu'il attend de moi. Il me l'a bien exposé. Je n'ai pas l'impression qu'il soit prêt à me sacrifier, mais je connais trop les milieux politiques et leurs contraintes du temps de guerre pour ne pas me méfier de la tentation qui resurgit toujours de jouer « Gambit »<sup>2</sup> pour sauver ne fût-ce que pour sauver la face du pouvoir.

Il me faut plusieurs jours pour monter mon voyage. Tertullien me demande si j'ai l'intention de partir armé pour mon périple dans le Nord. Je lui dis que oui. D'une part parce que c'est l'usage dans ce pays, d'autre part parce que cela montrera à Pinkerton et ses sbires que je suis bien en cour en Caroline du Sud.

Je prends donc le train pour commencer mon périple vers ma destination. La première, c'est-à-dire Richmond. Une fois de plus, je dois à Aldebert Toppenot de pouvoir disposer d'une place dans le train pour Richmond. Avec l'installation du gouvernement confédéré dans cette ville, nombre d'affairistes se ruent pour emporter des marchés puisqu'il va falloir construire un siège du gouvernement, bâtir de la voirie, tirer des lignes supplémentaires de télégraphe et améliorer les voies ferrées. Je suis partagé entre l'inquiétude naturelle d'un Français pour qui tous ces travaux prennent du temps en appels d'offres et procédures d'adjudication et un optimisme lié à ce que j'ai pu découvrir de la simplicité parfois excessive des mesures administratives en Amérique.

Le train est moins confortable que les voitures expérimentales de l'autre jour, mais surtout, il nous secoue en raison de l'état de la voie. Certes, il s'agit d'une voie d'un mètre quarante quatre, analogue à celles de France, donc, mais elle est posée sur un sol sans ballast et elle cahote un peu comme une rue de ville. Cela limite nécessairement la vitesse du convoi. Le voyage est interminable. Je rencontre quelques personnes intéressantes à première vue mais dont la conversation s'avère finalement décevante. Pour le moment, je n'ai pas le nom mon contact à l'arrivée à Richmond, mais le dois recevoir l'information par un câble télégraphique à la gare de Petersburg. Je pensais pourvoir passer par Raleigh, la capitale de la Caroline du Nord, mais mon train passe par un autre itinéraire. De Charleston, nous passons par Wilmington, un port sur la Rivière du Cap Fear – le cap de la peur – Là il faut changer de train pour monter dans un autre qui quitte la côte pour passer par Goldsboro et continuer

---

<sup>2</sup> Jouer « Gambit ». Aux échecs, sacrifier une de ses propres pièces pour tenter l'adversaire, le conduire à la faute et améliorer son propre dispositif tactique. Au prix du sacrifice de cette pièce.

ensuite vers Petersburg et de là arriver à Richmond. Ensuite, la voie continue vers le cul-de-sac de Fredericksburg, mais je dois en principe m'arrêter à Richmond.

En fait, rien ne se passe comme prévu. Nous arrivons à Wilmington à la nuit. Cela, c'était prévu et je passe la nuit à l'hôtel où l'on m'a réservé une chambre. Ce n'est pas du grand luxe, mais au moins est-ce propre et sans punaises dans le lit. Ne riez pas, c'est fréquent ici, même dans les bons hôtels, de se retrouver avec ces saletés. Le train qui quitte Wilmington le lendemain est plus rapide que celui du premier jour. La voie est plus régulière et semble bien construite. À Goldsboro, un câble m'attend à la gare. Comme il faut refaire le plein d'eau et de charbon, je descends pour essayer de boire un thé ou un café. Je dois avoir une mine reconnaissable parce que le chef de quai me regarde en brandissant une pancarte au nom de Toppenot. Il m'indique qu'un message m'attend au bureau du télégraphe qui donne sur le quai. On m'informe que je ne dois pas aller jusqu'à Richmond, mais à Norfolk d'où j'embarquerai sur une goélette pour remonter la Baie de Chesapeake jusqu'à Baltimore. Là-haut, on m'attendra. Je garde précieusement le papier et me rends au buffet de la gare, comme on dit en France, pour y prendre un thé de Caroline du Sud. Une heure plus tard, j'ai rejoint mon compartiment. J'en ai profité pour acheter un journal local qui me donnera des nouvelles de l'évolution de la situation. Déception, en fait de nouvelles, elles sont très locales et traitent de vente aux enchères de ballots de coton et de roues de charrettes. Lorsque le train repart, je relis le câble que j'ai reçu. Je sais par lui que je devrai changer de train à Weldon. Je dois me présenter au guichet de la gare et décliner mon identité. Là on me remettra un nouveau billet de chemin de fer et les coordonnées de la goélette qui doit me conduire à Baltimore. Le paysage est assez monotone, alternant les champs et les bois. La traversée des villes met un peu de variété dans le spectacle mais je finis par m'endormir. C'est le contrôleur qui me réveille à Rocky Mount pour contrôler mon titre de transport et mon identité. L'arrêt à Rocky Mount est assez bref. Il n'est pas nécessaire de réapprovisionner la locomotive. La journée avance lentement et de façon monotone. Il fait nuit lorsque le train entre enfin au cul-de-sac de Norfolk. Un capitaine de cavalerie en uniforme portant l'insigne de la confédération m'accueille courtoisement. Il tient lui aussi un panneau portant le nom de Toppenot.

- Venez avec moi. Nous vous avons réservé une chambre au Cercle naval. Demain vous appareillez sur la goélette *Maris Stella* du capitaine Larry Moore. Votre passage est payé jusqu'à Baltimore. Nous avons obtenu par nos relations dans le nord un sauf-conduit qui vous permettra de vous faire établir un passeport de l'Union. »

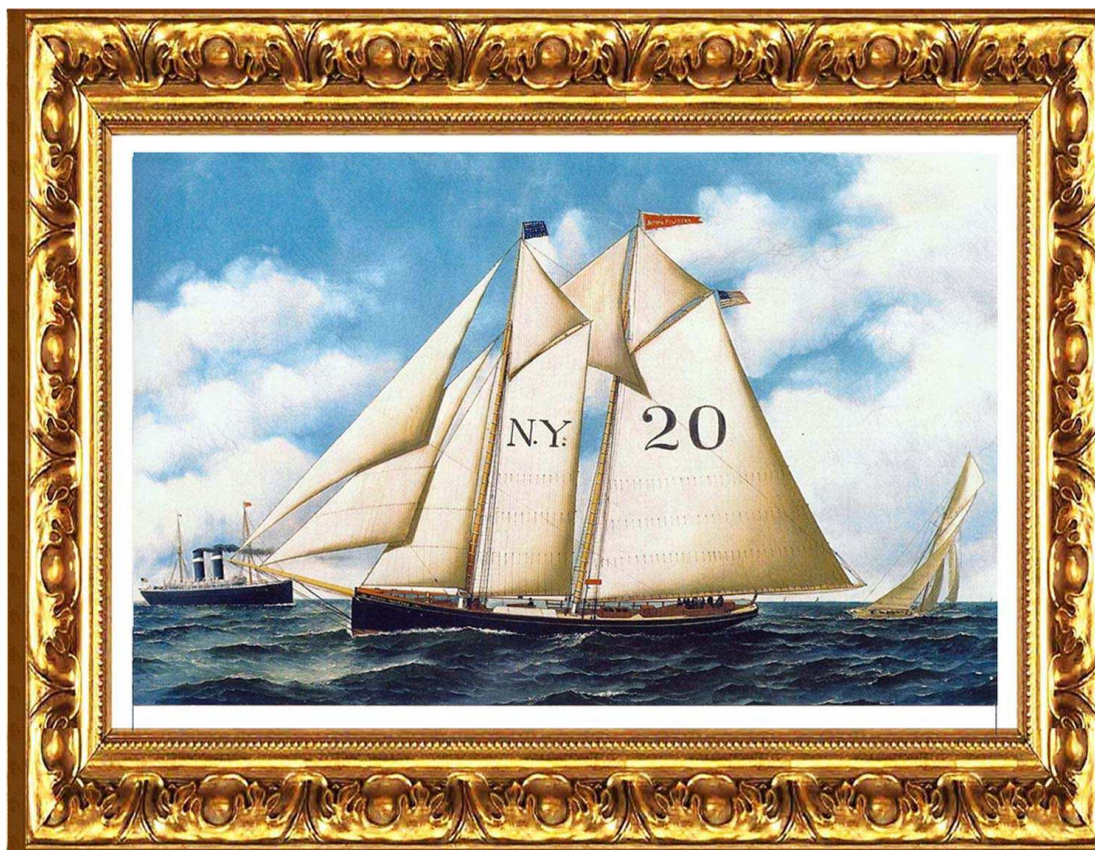
Je remercie vivement le capitaine sans lui dire que j'ai fait établir une lettre diplomatique par le consul de France à Savannah. Je dois dès que possible contacter notre chargé d'affaire à Baltimore ou mieux l'ambassade à Washington. J'ai pour les frais éventuels une centaine de louis en or dont je pourrai changer quelques exemplaires en dollars. Une fois arrivés au cercle, un dîner de fruits de mer nous attend. La baie de Chesapeake étant assez envasée, les huîtres sont grasses et vaseuses. La recette est donc ici de les faire cuire. Je ne suis pas accoutumé à les déguster ainsi puisqu'en Charente elles nous arrivent de l'océan et nous les savourons crues. Eh bien cette préparation au court-bouillon est ma foi succulente.

L'entrée suivante se fait sous la forme de *crab cakes* et une fois de plus je les trouve savoureux. La suite du dîner est sans surprise. Le capitaine qui m'a accueilli se charge de la note et me donne rendez-vous le lendemain à six heures du matin pour me prendre en compte avec mon bagage et me conduire au ponton où le bateau est à l'amarre.

\*  
\* \*

Il fait frais ce matin de fin avril. Je sens nettement un froid me transpercer et je ne pense pas qu'il ne soit dû qu'à la météo du jour. Lorsque nous arrivons au port de Norfolk, le soleil se lève tout juste et un vent aigu fait friser la mer. La goélette a un pont très dégagé, finalement. Il faut descendre dans le carré par le cockpit. Pour le moment le pont est vide

mais sur le quai, dans la ligne des bureaux et hangars, une fenêtre à cadre métallique diffuse de la lumière jaune à travers des carreaux poussiéreux à l'intérieur et salés par les embruns à l'extérieur. Le capitaine me précède pour franchir la porte. De part et d'autre d'un bureau au mobilier étique et vétuste, deux hommes sirotent un breuvage fumant dont l'odeur éthylique me conduit à penser qu'il n'est pas composé que de café douteux ou de chicorée. Sur un poêle à bois murmure une cafetière. Au mur, un tableau me saute aux yeux, étincelle de couleur dans cet endroit grisâtre.



- C'est sur ce navire consciencieux que vous allez voyager. Il n'est plus tout à fait aussi fringant d'aspect parce que les épreuves l'ont patiné, mais il est toujours aussi fiable. » L'orateur est un homme en costume gris qui n'a pas pris la peine d'enlever son chapeau melon ni de poser le « mug » dans lequel il trempe les lèvres en soufflant aussitôt après sur la surface du breuvage noir. Il se présente comme étant l'armateur.

- La fiabilité d'un bateau ne tient pas qu'au navire lui-même. S'il s'est tiré de nombreuses aventures, c'est que l'équipage – et surtout son capitaine – est valeureux.

- Le « Rouquin » vous salue, *Mr Frenchie*. Ça fait plaisir d'entendre quéqu'un qui s'y connaît en mer. Pasque tu vois, boss, pour aller d'un port à l'autre, y faut plus que du pognon. » Se tournant vers moi, il continue : « Si ce qu'on m'a dit est vrai, vous avez déjà été à la mer.

- En effet, puisque je suis français. Pour me trouver ici, que je vienne de France ou d'une de nos colonies de la Caraïbe, il a bien fallu que je traverse de l'eau salée.

- On en reparlera une fois en route. Prenez donc un verre de café chaud avant d'appareiller pour le piège de Baltimore.

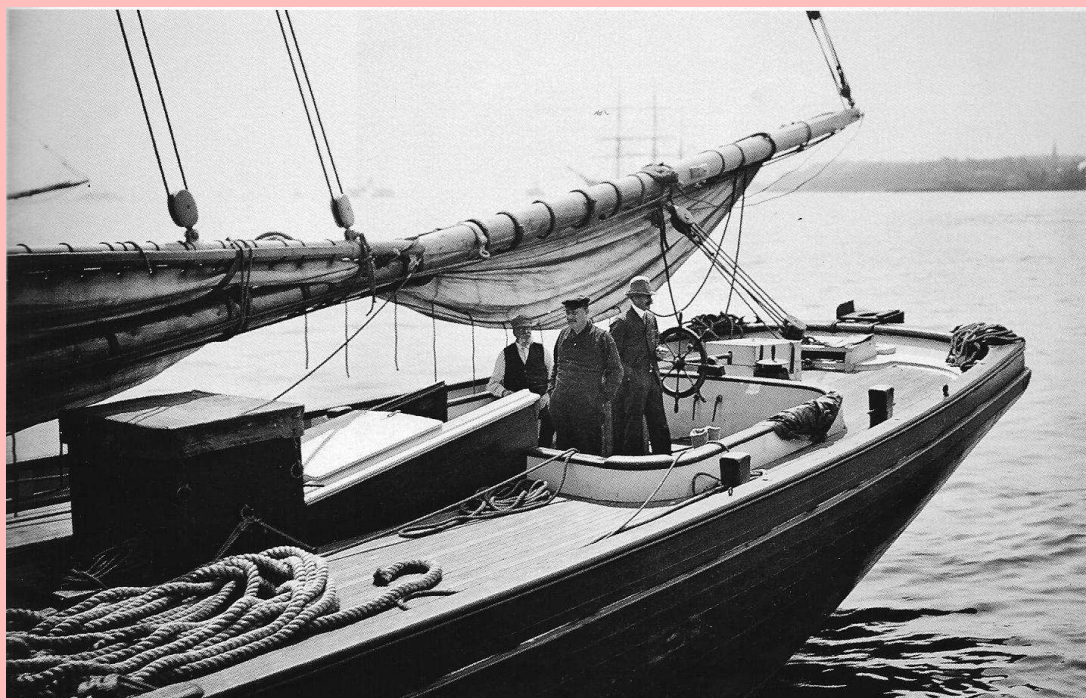
- Le piège ?

- Un peu je veux : ou vous êtes avec les confédérés et vous aurez les Pinkerton sur les endosses, ou vous êtes avec Washington et vous aurez les gens normaux aux trousses. »

Une fois le café au tafia avalé, je suis les deux hommes et le capitaine confédéré jusqu'au bateau. Nous laissons le marin et l'armateur embarquer. Le bateau est amarré en épi



près d'un autre et il faut franchir une passerelle avec un seul garde-fou de corde pour atteindre le pont entre le point d'amure de la trinquette et le mât de misaine.



*Nous laissons le marin et l'armateur embarquer.*

La goélette est d'une extrême propreté à laquelle je ne m'attendais pas vu le capitaine dans le bureau. Comme je ne suis pas pressé de tirer les photos de cette escapade, vu que si je n'en reviens pas elles ne serviront à personne, je prends mon temps pour réaliser la prise de vue que je tirerai en gris et non en sépia. L'équipage s'affaire sur les focs et comme la lumière ne le permet pas, je ne fais pas de cliché de la passerelle ni de l'avant du bateau. Une fois embarqué mon bagage, je range soigneusement ma chambre photographique, je vérifie le graissage des amorçages et des chambres du barillet de mon LeMat. J'ai chargé le « Le Bossu » avec des cartouches à poudre sans fumée qui sont étanches en elles-mêmes. Pour ne pas gêner les manœuvres d'appareillage, je décide de rester dans le carré. Mais comme je prends congé du capitaine de l'armée et de l'armateur, le Capitaine Larry Moore m'invite à rester près de lui pour l'appareillage : « Vous vous tiendrez ici, à droite du timonier, moi je serai à sa gauche. Nous ne gênerons personne et ne risquerons aucun coup de bôme malencontreux. »

Une heure plus tard, la goélette trace sa route dans l'eau calme de la baie de Chesapeake qui est comme une espèce de large fleuve. Nous longeons deux côtes aux collines qui sont par endroit presque des montagnes. Le navire file en gîtant légèrement sur la droite sous l'action d'un vent froid qui vient du continent. Voici la dernière partie non dangereuse de ce voyage dont j'ai bien l'intention de revenir, pourtant. Nom d'un petit bonhomme, qu'est-ce qui m'a pris d'accepter de rencontrer ce satané Écossais ?