

Chapitre 38

La Nouvelle Amsterdam.

La banquette de notre compartiment a beau être confortable, je me réveille bien avant l'arrivée. Les rideaux du compartiment sont baissés et la lumière est éteinte. Je me soucie peu de réveiller les autres passagers en allumant une des lampes à pétrole. Rien qu'à la perspective de devoir enlever le verre que je ne saurais où poser, de régler à tâtons la hauteur de mèche sans même voir s'il ne faut pas la rafraîchir pour éviter la fumée je sais que je ne le ferai pas.

Le train a dû s'arrêter plusieurs fois mais à part le passage sur le pont que j'ai mentionné plus haut, je ne me suis pas réveillé. Nous avons fermé au verrou la porte de notre compartiment. Il s'agit d'une porte un peu moins large que le couloir et qui s'ouvre en pivotant vers l'extérieur. Si l'on veut voyager avec cette porte ouverte sur le couloir, on la maintient ouverte par un crochet fixé à l'extérieur de la cloison entre le couloir et le compartiment et qui se prend dans un anneau de laiton vissé dans la porte vitrée en bois d'érable. Pour dormir sans souci, nous avons donc verrouillé notre porte. Mon LeMat étant trop gros et surtout trop connoté, Eamon m'a prêté un de ses deux revolvers tout nouveaux, la dernière production de la maison Smith et Wesson le Modèle Army dans le nouveau calibre .32 Rimfire. Cette arme à six coups a un canon plus long que celui de mon Le Bossu. Elle se dissimulerait mal dans la poche-revolver d'un pantalon mais se porte facilement à la ceinture sous une veste. Mais sa munition est assez peu puissante et exige ce canon assez long. Je n'ai pas eu l'occasion de l'essayer au tir, mais elle tombe bien en main et est assez agréable à la visée. J'ai un peu tiré à sec en chargeant le barillet avec des étuis vides. Le départ est franc et pas trop lourd. Comme il ne tire qu'en simple action, il est moins rapide à tirer que mon Le Bossu mais sa longue ligne de mire en fait une arme qui permet de prendre à partie un adversaire assez éloigné.

- Vous comprenez, cette arme est sortie il y a quelques semaines. C'est le dernier cri de cette maison Smith & Wesson qui avec le brevet Rollin White du barillet percé de part en part se réserve la possibilité de produire des revolvers à cartouches métalliques. Imaginez des Colt ou des Remington avec des cartouches, la puissance de feu qu'ils auraient.

- Cela viendra. Nous en avons déjà en Europe.

- Mais la patente...

- Nos arsenaux font ce qu'ils veulent. Le brevet du barillet à chambres ouvertes n'a de valeur qu'aux États-Unis. Et maintenant, si la Confédération se met en tête de modifier ses revolvers, je pense qu'il sera difficile de l'en empêcher. Mais pourquoi ce revolver s'ouvre-t-il vers le haut pour libérer le barillet qu'il faut ensuite vider avec la tige fixée sous le canon ?

- C'est une bizarrerie du contrat entre White et Smith & Wesson. Il exige une arme qui s'ouvre par brisure. Mais je vous assure que j'ai été surpris de la force de ces cartouches. Il n'y a aucune perte de pression vers l'arrière comme il y en a souvent avec les armes à percussion. La balle est assez rapide et l'effet sur le suspect est surprenant. En général on ne tue pas le suspect et on peut ensuite le soigner et le juger. »

Si Eamon Kirkpatrick, officier de police de son état, a tenu que je sois armé, c'est que New York est une très grande ville cosmopolite, un port, où l'on côtoie une faune pas toujours bien intentionnée. La police de New York a énormément de travail pour faire régner l'ordre dans une telle masse de gens parmi lesquels se glissent bien sûr des tas d'aventuriers et de desperados.

- Vous comprenez, les gens recherchés par la police de différents États ont beau jeu venir se dissimuler dans une foule comme celle que constituent les habitants d'une telle ville. »

Pour le moment, tout le monde dort encore. Ma montre m'indique qu'il est un peu moins de six heures du matin. Je profite de ce moment de liberté pour la remonter. Je suis assis dos à la marche contre la paroi de la voiture. Hélène est assise en face de moi et dort. J'écarte légèrement le rideau tiré vers le bas par sa barre de métal. Je vois défiler une sorte de haie sombre dans cette nuit qui commence à laisser espérer l'aube. Le train ne roule pas très vite, comme souvent dans ce pays. Quand je pense à nos trains de France qui roulent souvent à soixante kilomètres à l'heure et même parfois en ligne droite et plate tirent dix voitures à quatre-vingts kilomètres à l'heure ! Elle est loin notre bonne France.

Nous ralentissons encore et soudain le bruit change. La haie noire qui longe la voie disparaît. Je devine des reflets d'eau hachés par le lent défilé des montants et entretoises de l'immense cage de fer d'un pont métallique. Nous franchissons une rivière et d'ailleurs le bruit du roulement a changé et est devenu plus sonore et métallique. Eamon, qui est assis lui aussi dos à la marche mais à l'autre bout de « ma » banquette, se penche vers moi et me glisse : « Nous franchissons la rivière Delaware. Nous avons passé Philadelphie depuis longtemps et nous allons arriver à Trenton. Nous entrons dans l'État du New Jersey.

- Mais Philadelphie est dans quel État ?

- La Pennsylvanie. Après Trenton, nous avons encore trois arrêts, New Brunswick, Newark et le terminus, New York.

- Tout est « new », donc, après Trenton. Même New York.

- Ouais. New York a toujours été « new ». Même quand Peter Stuyvesant l'a fondée, il l'a appelée Nieuwe Amsterdam. Cela n'a pas plu à messieurs les Anglais qui l'ont rebaptisée New York. Dommage parce que York est une ville crasseuse de charbon alors qu'Amsterdam est une belle ville hollandaise de commerçants avec des merveilles qui viennent du monde entier. Quoique, tout compte fait, New York reçoit aussi des importations du monde entier, mais ce ne sont pas des merveilles. Plutôt des réfugiés et des gens de sac et de corde qui viennent au Nouveau Monde pour fuir la justice du vieux monde. Non en fait, New York mérite plus la comparaison avec la crasseuse York qu'avec la radieuse Amsterdam... »

- Mais l'immigration est pourtant un des fondements de la création des États-Unis.

- Certes mais tout ce monde s'agglutine sur New York. En soixante-dix ans, plus de dix millions d'immigrants se sont installés dans la ville qui est devenue un gigantesque foutoir. Les communautés se sont organisées avec leurs lois spéciales. Essentiellement, ce sont des Allemands et des Irlandais. Les communautés ont leurs réseaux d'entraide et leurs syndicats. Vous verrez quand nous y serons. Mes cousins habitent au sud-est de Manhattan à la limite d'un quartier qui s'appelle « Little Germany » [La Petite Allemagne]. De nos jours, New York est la troisième ville germanophone au monde après Berlin et Vienne, en Autriche. Ah si vous aimez les bretzels frais, la choucroute, les saucisses au bœuf bouilli, la bière amère, les pommes de terre bouillies au fromage blanc et à l'oignon et les « delicatessen » fumées, vous serez servi. »

Hélène s'est réveillée. Elle prend la parole.

- Vous êtes sévère, Eamon. Il y a aussi un quartier irlandais...

- Il n'y a pas de « Little Ireland » Madame...

- Appelez-moi Hélène, Eamon. Mais s'il n'y a pas de quartier irlandais, c'est parce que New York est majoritairement irlandaise et d'ailleurs, l'église Saint Patrick que l'archevêque a entrepris de transformer sera bien une immense cathédrale. Il a commencé les travaux il y a cinq ans et si l'argent ne manque pas, il mènera à bien son projet dans les deux ou trois ans. L'archidiocèse catholique de New York est entièrement irlandais et le tiers des New Yorkais, au recensement de l'année dernière, étaient irlandais. Je ne pense pas que les choses aient changé en une année.

- Mais je vous vois bien au fait des affaires catholiques, Hélène. Seriez-vous bonne catholique ?

- Je suis une wasp mariée à un catholique. Mais je vous assure que ce n'est pas de mon mariage que date mon intérêt pour l'Église Catholique. »

La voix endormie de Maureen Kirkpatrick met fin au débat.

- Arrêtez de faire de la comptabilité sordide. Les Irlandais sont partagés à propos de la guerre en cours. Il y a des Irlandais dans les deux armées. Mais vous verrez que tout New York est partagé. C'est une ville de commerce d'import-export et les clients américains de New York sont autant au sud du Potomac qu'au nord, il y en a même au Canada. Et nous n'avons pas quitté la misère et les guerres civiles d'Europe, et nous d'Irlande contre le joug anglais, pour recommencer les mêmes bêtises ici. »

Je décide de changer de sujet. Je relève le rideau de la fenêtre qui donne sur l'extérieur et propose d'allumer la lumière. Eamon prend sans mot dire, dans un petit coffret que je n'avais pas remarqué fixé à la cloison du compartiment, un briquet à la mèche porté par une sonde. Il bat ce briquet qui donne une flamme légèrement fuligineuse.

- Il s'agit d'un briquet à essence de pétrole que la Compagnie place dans ses voitures. C'est l'outil qui permet d'allumer les lampes sans se salir les doigts. »

La lampe éclaire maintenant un coin du compartiment et Eamon allume les trois autres lampes et on y voit tout de suite mieux.



Eamon allume les trois autres lampes et on y voit tout de suite mieux.

La campagne défile, de plus en plus coupée par des gares et des bourgades agricoles. Le soleil pâle s'est levé et répand une leur blafarde sur la campagne. Il me tarde maintenant de découvrir New York. Tous ceux qui m'en ont parlé l'ont systématiquement fait avec une touche sentimentale ; d'amour ou de détestation. Et là encore, dans ce compartiment d'un train qui reprend de la vitesse, ma jeune épouse et notre nouvel ami n'ont pu s'empêcher d'argumenter l'un contre l'autre à propos de cette ville décidément hors du commun.

Et comme je reste toujours attiré par les questions maritimes, mais aussi humaines il me tarde de voir de mes propres yeux cette fameuse Ellis Island où passent la plupart des immigrants dans des conditions déplorables d'inconfort et de promiscuité.

Tout a commencé le 20 janvier 1785 par une annonce que fait passer un certain Samuel Ellis dans le Loudon's New York Packet. Cet homme d'affaires met en vente une propriété qu'il a dans la rivière Hudson qui se jette dans la baie de New York. L'île s'appelle Oyster Island et est présentée par le vendeur comme particulièrement bien située.

Neuf ans plus tard, l'île étant toujours à vendre, l'État de New York la loue pour y construire un fort. La question de la propriété se pose, car qui construit chez autrui construit

pour autrui. On ne peut laisser M. Ellis devenir propriétaire d'un fort militaire. L'État de New York lance donc une procédure d'expropriation et devient propriétaire en 1807. L'année suivante, le nouveau propriétaire cède l'île aux États-Unis. Peu après, le Département de la guerre y installe une batterie côtière de 20 pièces fixes, un magasin et un casernement. De 1808 à 1814 l'île sert d'arsenal fédéral. Après la guerre de 1812 contre l'Angleterre, le gouvernement fédéral fait construire le Fort Gibson sur l'île qui reste aujourd'hui une garnison opérationnelle.

Alors pourquoi dit-on que les immigrants passent par Ellis Island puisqu'en fait les locaux de l'immigration se trouvent dans Battery Park, à la pointe sud de Manhattan ? C'est Eamon qui m'éclaire. Il est fréquent que les bateaux ne puissent approcher de Battery Park à cause de leur tirant d'eau ou de la marée trop basse. Ils déposent alors leurs immigrants sur Oyster Island que tout le monde appelle Ellis Island en souvenir de l'ancien propriétaire. Les New-yorkais se souviennent des démêlés d'expropriation qui ont passionné les gazetiers. Les militaires tiennent les immigrants à distance des bâtiments militaires mais ont installé des baraquements dans la zone herbeuse pour servir de locaux de transit vers Battery Park. Seulement la Ville de New York ne peut se permettre d'accueillir tous les immigrants destinés aux États-Unis avec son seul budget. Il y a donc une lutte de maquignons entre le département fédéral du Trésor, la ville de New York et l'État de New York pour savoir qui va payer. Il serait de bon ton que l'accueil des immigrants devienne une charge fédérale puisque les immigrants se répandent ensuite dans tous les États de la nation.

La question est en débat au Congrès mais la décision n'est pas arrêtée. Toutefois, on a pu observer les allées et venues de délégations venues de Washington sur Ellis Island. Des bruits courent, après avoir traversé l'Hudson depuis la garnison militaire, qu'un projet serait à l'étude visant à transformer les installations militaires d'Ellis Island en un centre national d'accueil des nouveaux immigrants. Est-ce pour cela que toujours davantage de bateaux relâchent leurs cargaisons de nouveaux arrivants à Ellis Island et non au port ? Je garde ces questions en moi. Nous verrons bien en visitant le port ou en parlant avec des immigrés de fraîche date. Car pour le moment, Hélène et moi n'avons aucune tâche précise à accomplir. En fait nous prenons des vacances, ce qui ne m'est pas arrivé depuis fort longtemps.

Comme Messieurs les parlementaires ne sauraient se passer d'un petit déjeuner, le conducteur nous en apporte un à nous aussi. Et nous l'apprécions vraiment. Seulement, après près de neuf heures de train nous aspirons à nous rafraîchir et à sacrifier à la nature. Le prochain arrêt un peu long aura lieu à Newark où l'on change de machine ce qui prend une demi-heure. Notre train est pris en traction par une machine de New York qui va nous amener à la gare centrale de la ville qui se trouve au Sud de la presqu'île de Manhattan. Il paraît que notre machine est trop lourde pour les voies de New York. J'ai comme un doute. J'y verrais plutôt un artifice destiné à faire payer une traction sur une dizaine de kilomètres à tous les trains qui arrivent dans la ville. Beaucoup de marchés pour peu de travail parce que faire aller et venir des locomotives-tender sur une voie plate d'une douzaine voire deux douzaines de kilomètres, c'est une tâche fastidieuse et aisée que n'importe quel équipage peut réaliser dix fois par jour. Et ceci sans le souci de devoir trouver des passagers, administrer des gares, émettre des titres de transport, payer du personnel de bord, entretenir voiture fourgons et wagons... Décidément le milieu ferroviaire new-yorkais est bien astucieux...

Depuis trente ans que le chemin de fer se développe entre Manhattan et les villages périphériques qui peu à peu deviennent la ville, les affairistes de tout poil ont compris comment se remplir les poches. Peu à peu les champs se transforment en exploitations maraîchères. La voie ferrée double passe entre de véritables exploitations maraîchères où s'activent des groupes d'hommes. Il y a beaucoup de noirs courbés vers la terre, sous

l'autorité de ce qui semblent être des contremaîtres agricoles. Blancs. Et dire que l'Union veut donner des leçons à la confédération !

Le paysage que nous traversons est de plus en plus urbain. Je suis surpris des hauteurs toujours croissantes des bâtiments au fur et à mesure que nous avançons vers la gare. La voie ferrée passe maintenant en pleine ville. Du haut de la voiture, par-dessus la clôture discontinue de l'emprise ferroviaire j'aperçois les rues à la circulation toujours plus dense. Nous laissons sur notre gauche un immense chantier qui ressemble à une sorte de pépinière gigantesque dans laquelle des centaines d'ouvriers agricoles, de terrassiers et de chefs d'équipes s'affairent. J'aperçois même des géomètres !

Eamon m'explique qu'il s'agit du chantier de ce qui sera un grand parc qui doit permettre aux habitants de Manhattan de retrouver un peu de la verdure et des arbres de leurs villages d'origine. Les travaux ont commencé il y a quatre ans et on ne sait pas quand tout sera terminé. Le plan général et le projet existent mais plus les travaux avancent, plus les riverains suggèrent aux édiles des améliorations, des idées nouvelles. D'après Eamon, les New-yorkais ont pris à cœur cette entreprise pharaonique. Le terrain était une friche marécageuse et l'État de New York a pris la décision d'y construire ce parc pour répondre aux souhaits des citoyens de la ville et aussi pour disposer d'une installation bénéfique au prestige de la ville. Deux architectes paysagers ont remporté le concours de sélection de maître d'œuvre du projet, Calvert Vaux et Frederick L. Olmsted.

Ils se complètent assez bien. Olmsted avait au début pour projet un parc divisé en trois parties: un grand espace de verdure, un espace dit « pittoresque » et un plan d'eau avec une fontaine monumentale. Vaux, lui, est favorable à un ensemble moins formaté mais capable d'accueillir un très grand nombre de visiteurs.

Comme le terrain était occupé par des gens vivant dans des cabanes entre les marécages et d'énormes blocs de rochers, il a fallu d'abord expulser les habitants, faire sauter les blocs de rochers et maintenant on est en train de combler le marécage et on plante des arbres. D'après Eamon, il doit néanmoins rester un plan d'eau pour des oiseaux aquatiques. Les pépiniéristes plantent à tour de bras des essences variées de l'Amérique du nord compatibles avec le climat.

On ne sait pas exactement ce que sera le parc, mais comme nombre de New-yorkais viennent y travailler lorsqu'ils sont sans emploi, ce parc devient de plus en plus le leur. On imagine mal les empêcher d'y venir librement lorsqu'il sera enfin en mesure d'accueillir des visiteurs. Pour le moment, le parc n'a pas encore de nom et tout le monde le nomme le Central Park [le parc central].

Le train continue sa lente progression vers le terminus. Nous finissons par arriver dans une gare en cul-de-sac comme on en trouve souvent en Amérique. Je me sens complètement dépaycé. Est-ce le fait de me retrouver dans une grande ville après tant de temps ? Je ne pense pas. Charleston n'est pas un village, tout de même ! En sortant de la gare, je suis déçu. Je m'attendais à trouver des *street-cars* à vapeur. Il paraît que l'essai n'a pas été concluant parce que les machines, trop lourdes défonçaient les traverses des rails. La ville est donc revenue aux chevaux. On nous attend à la gare. Un homme en costume clair à chapeau américain nous a réservé une calèche et un chariot fermé pour les bagages.

- En calèche, vous verrez mieux la ville. Il ne fait pas froid et nous n'allons pas loin.

Les dames ne font aucun commentaire mais ferment bien leurs manteaux. Nous contrôlons les bagages, tous sont là. Le porteur les place dans le chariot qui va suivre notre calèche.

- La ville de New York a décidé de faire construire une grande gare qui remplacera celle-ci. Ce sera un magnifique bâtiment. Les budgets sont en préparation mais maintenant il va falloir lancer les adjudications. La compagnie Baltimore & Ohio est sur les rangs, mais elle

n'est pas la seule. New York Central Railways fait des pieds et des mains pour emporter le marché. Il faut encore déterminer la saignée de passage des voies parce qu'il ne sera plus longtemps possible de faire passer les trains au milieu de l'avenue comme c'est le cas aujourd'hui. »

Effectivement, depuis le « Central Park » en construction, le train a roulé très lentement, tiré par le gros locotracteur de la Ville de New York. Nous sortons de la gare. L'homme qui nous attend est un cousin d'Eamon. Lui aussi est policier mais travaille le plus souvent en civil. Il nous a précédés et nous le retrouvons à la calèche, garée près d'un passage sous l'immeuble du bâtiment de la gare.



Il nous a précédés et nous le retrouvons à la calèche

Derrière la calèche je note la présence d'un homme en uniforme. Il semble discuter avec quelqu'un qui serait dans une sorte d'omnibus confortable mais encore sans attelage. Le chariot de nos bagages est encore arrêté juste sous le porche de l'autre entrée du passage. Nous montons à quatre dans la calèche et le cousin d'Eamon monte à côté du cocher qui n'a pas l'air heureux de devoir se serrer.

Le chariot arrive et nous nous mettons en route à travers les rues et avenues. D'abord, je suis surpris par la qualité inégale du revêtement des artères. Mêmes les grandes artères ne sont pas toutes bien revêtues. Les voies ferrées des *street-cars* elles-mêmes n'ont pas le profil régulier qui sied à ces installations. Il en résulte de nombreux déraillements et l'énervement des chevaux d'attelage. En revanche je suis sidéré de constater que les immeubles sont très haut avec parfois une bonne demi-douzaine d'étages. Ils sont même deux fois plus hauts dans une rue qui s'appelle « la rue du mur », the Wall Street. Le nom remonte à l'époque de la présence hollandaise. Ce qui est maintenant une rue était alors la limite nord de la zone hollandaise et les pionniers y avaient construit une muraille en bois. Officiellement pour se défendre contre les Indiens, mais en fait pour bien marquer la limite avec la colonie

anglaise. Les anglais ont fait disparaître cette « muraille » en bois et argile et en ont fit une rue. Aujourd'hui, avec la refonte du plan de la ville, un plan hippodamien où les rues croisent les avenues à angle droit, cette rue est bordée des immeubles les plus que j'aie jamais vus.



Lorsque nous passons le carrefour de l'avenue de Broadway et de cette Wall Street il y a une immense foule. C'est la fin de l'après-midi et ces gens semblent attendre quelque chose. Un bâtiment avec une façade à colonnades est, m'explique Eamon, la Bourse de New York ; en anglais le *New York Stock Exchange*. C'est là que se tractent les placements et les échanges de titres, essentiellement des actions de banques et des compagnies de chemin de fer. Pour le moment, l'industrie est essentiellement familiale et manufacturière. Mais avec l'arrivée des

entreprises nécessitant de gros investissements et le partage des risques, comme le chemin de fer et le pétrole, il s'échange de plus en plus de titres de l'industrie à Wall Street. En effet, des gens entreprenants comme le jeune Rockefeller dont j'ai rencontré l'épouse à Washington se sont lancés dans l'aventure de l'actionnariat en émettant des titres d'actions comme l'ont fait les chemins de fer.

Et tous les gens qui attendent sont des entrepreneurs qui viennent aux nouvelles et attendent la parution du *Moniteur du NYSE* pour se lancer dans la production de biens qui vont trouver marché en fonction des investissements de MM. les Spéculateurs.

C'est devant ma surprise de voir des immeubles aussi hauts et aussi riches qu'Eamon m'explique que se développe à New York une société qui construit depuis plusieurs années des élévateurs. La société Otis, créée par un certain Elisha Otis, installe des monte-charge destinés aux personnes et non plus au fret. C'est parce qu'il a mis au point un système de frein de sécurité qu'Otis et ses fils ont pu se mettre à vendre de plus en plus de leurs machineries.

Ils ont commencé par installer en installant une sur Broadway et Eamon me montre la maison lorsque nous passons devant.



BROADWAY : LE MAGASIN DE VAISSELLE E. V. HAUGHWOUT & Co

Le premier « ascenseur » du monde a été installé là il y a quatre ans, en 1857, à l'angle de Broome Street et de Broadway. C'est un immeuble de cinq niveaux et je suis agréablement surpris de voir qu'il s'agit d'un magasin de porcelaines et de cristaux français. La raison sociale s'étale sur la façade au-dessus de la vitrine : E. V. Haughwout & Co. Je suis très fier de découvrir que les porcelaines de Sèvres, de Limoges, les cristaux de Saint Louis-les-Bitche, de chez Daum à Nancy, les faïences de Gien et de Martres-Tolosane font partie des objets qui ont les faveurs des États-Uniens de bonne éducation. Malheureusement, je ne puis prendre la photo de l'immeuble aujourd'hui. Je me contenterai par la suite de découper une

illustration d'un mensuel de New York qui présente un article de fond sur le fonctionnement de la machinerie d'ascenseur à vapeur que la maison Otis a installée dans ce magasin de luxe.

Eamon m'apprend que le fondateur de la maison Otis est décédé il y a quelques mois, en avril. Ses fils étaient déjà avec lui à la tête de l'entreprise et ils continuent à démarcher les clients pour installer de leurs machines. Et finalement les choses vont de mieux en mieux pour eux parce que les immeubles sont de plus en plus hauts, les étages supérieurs ne peuvent être réservés au petit personnel. Comme des installations du style de celle de l'immeuble Haughwout & Co ont fait parler d'elle, la maison Otis a de plus en plus de commandes de la part de sociétés qui font construire de ces immeubles modernes de grande hauteur. Il leur faut éviter aux clients importants le désagrément de devoir monter à pied pour se rendre à leurs rendez-vous. Aussi la maison Otis a-t-elle un immeuble bien situé à New York. Avec un ascenseur à vapeur.



Cet immeuble est vraiment parmi ce qui se fait de plus moderne. Je suis effaré de voir combien cette ville peut receler de merveilles du dernier cri. D'un autre côté, c'est aussi une vitrine industrielle dont le caractère ostentatoire frise le mauvais goût. Notre voiture s'engage dans une rue et nous voici partis à un trot plus allongé. Pour éviter des travaux qui encombrent Broadway et nous ralentiraient, le cousin d'Eamon nous fait donc passer par cette transversale.

Eamon nous indique que nous n'irons pas à l'hôtel. Pour plus de simplicité en matière de voiturage, nous logerons dans le même immeuble que son cousin. La famille possède trois niveaux de cet immeuble et il y a un appartement destiné à recevoir la famille et

les amis, L'immeuble se situe à la limite du quartier de Five Points. Il a beau se situer à proximité de ce quartier mal famé, il est équipé de tout le confort. Il a même l'eau courante à tous les étages, la lumière au gaz et il possède une écurie dans l'arrière-cour. Nous tournons à droite dans une avenue qui serait parallèle à Broadway, si cette dernière n'était pas la seule à traverser Manhattan en oblique, ensuite au carrefour suivant nous tournons encore à droite pour revenir sur Broadway. Arrivé à cette magnifique avenue, nous tournons à droite et redescendons l'artère vers le port qui est bien à trois kilomètres. Je crains que les encombrements que nous avons évités par notre détour nous arrêtent, Mais non. En fait sur cette portion de l'avenue, une palissade court au milieu de la chaussée et oblige les attelages à rester sur la partie droite de la chaussée dans le sens du roulage. Et c'est sur l'autre voie que les travaux ralentissent la circulation. Nous passons cette zone de travaux où les terrassiers commencent à fermer les accès aux tranchées pour fermer les chantiers. La lumière baisse peu à peu. Mais l'avenue est à nouveau à voie unique sans séparation. Et manifestement les New-yorkais de pressent pour rentrer chez eux. Les omnibus et les voitures couvrent la chaussée



Les immeubles sont toujours hauts mais moins que dans Wall Street, tout de même. On est là dans des formats qui rappellent ceux des immeubles neufs du Baron Haussmann à Paris. Mais le cocher commence à s'impatienter. Hélène m'en fait la remarque en français.

- Il a envie « d'aller remiser » lui dis-je en souriant. « Et moi il me tarde d'aller sacrifier à la nature.

- Moi aussi », dit Maureen qui est restée silencieuse en écoutant son mari me raconter New York. « Mais vous verrez, les Irlandais ont fait des merveilles avec cet immeuble. Il y a de l'eau chaude dans la salle de bain de chaque appartement. La seule chose qu'ils n'ont pas installée lorsqu'ils ont réhabilité le bâtiment, c'est le chauffage à vapeur. Chaque appartement à ses *restrooms* avec une chasse d'eau. La ville de New York a installé un réseau d'égouts et notre immeuble y est raccordé. »

Mais là où je suis sidéré, c'est que Maureen vient de nous débiter ces quelques mots en français, avec un accent marqué mais dans une langue très correcte et avec des mots choisis. Je la complimente et elle rit.

- J'ai été professeur de français dans une institution pour jeunes filles qui dépendait de l'archevêché de New York. Et j'ai appris le français comme jeune fille au pair dans une famille originaire de Montréal installée à Philadelphie. Malheureusement, au bout de quelques années, ils sont retournés à Montréal. Et j'ai trouvé cet emploi de répétitrice d'abord, puis de professeur. Et puis, nous nous sommes rencontrés Eamon et moi et nos parents ont organisé notre mariage. Et voilà. Maintenant, je le suis au hasard de ses mutations. Parce qu'il va de contrat de police en contrat de police. Mais à Washington, nous sommes vraiment heureux. »

Eamon suit la conversation un moment sans rien dire. Et puis il prend la parole en anglais.

- Je comprends parfaitement le français mais je ne le parle pas. Mon gosier ne peut pas prononcer vos r, et vos hin hon. Plus tôt que d'abîmer votre belle langue, je préfère éviter de la parler. »

Alors nous reprenons la langue locale. Mais pour Maureen c'est un peu à regret, apparemment. Je crois qu'elle prenait vraiment plaisir à parler français. La voiture, toujours suivie par le chariot fermé, poursuit sa route vers le port. Ce qui est surprenant c'est qu'alors que ce port prend de plus en plus d'importance depuis dix ans, il n'y a toujours pas de ces quais en dur qui avancent dans la mer et que les anglophones nomment des « *piers* » et nous des jetées. En revanche, la ville de New York a aménagé nombre de canaux qui ont assaini les bras de mer et les rivières qui se jettent dans l'Hudson et permettent beaucoup de transport de marchandises que le manque de ponts rendait difficile. Les deux zones portuaires les plus importantes à l'heure actuelle sont le New Jersey et Brooklyn. Malheureusement, faute de quais dignes de ce nom, le débarquement des pondéreux exige des transbordements depuis les transatlantiques vers des barges qui font les navettes vers les plans inclinés. D'après Eamon, il y a un plan d'aménagement à l'étude pour remédier à cette aberration. Il faut reconnaître que la nature du sol, très vaseux, ne facilite pas la construction d'installations vraiment solides. Mais les progrès des machines du génie civil états-unien laissent espérer que dans dix ans, le port sera entièrement équipé de quais modernes et performants. Rien n'empêchera alors, compte tenu de l'espace disponible qu'il devienne le plus grand port du monde.

- C'est l'avantage de partir de rien, commente Eamon. Les projets sont entièrement ouverts. Il y a aussi des projets de construction de ponts. Mais là encore on se heurte à la nature des fonds des cours d'eau. Avec des ponts pour faire passer les voies ferrées il sera aisé de transporter des gens et du matériel sur toutes les îles qui entourent Manhattan et de relier la pointe de la presqu'île au continent. »

Je ne dis rien. J'apprécie l'enthousiasme de notre nouvel ami. Mais il faut reconnaître que lorsque je pense aux installations de Saint-Nazaire déjà marquées par le manque d'espace... Les entrepreneurs de nos chantiers navals qui travaillent en sous-traitance pour l'arsenal impérial se trouvent de plus en plus à l'étroit. Heureusement que l'estuaire ne souffre pas trop des caprices de la Loire. Le Ministère de la Marine et des Colonies aurait bien des vues sur le site pour en évincer définitivement les derniers fabricants de coques en bois, mais

il faut compter avec les amiraux scrogneugneux qui s'accrochent désespérément à la marine à voile. Nous finissons par arriver à l'adresse où nous allons rester quelques jours. Et ce n'est pas très loin du port. Je suis d'autant plus heureux de cette circonstance que d'une part je reste passionné des bateaux, et que d'autre part, l'Amiral de Piétri m'a demandé de me livrer non à de l'espionnage, mais tout de même à l'observation minutieuse d'indices d'une activité militaire navale pour autant qu'on puisse en détecter de là où je serai. Du renseignement ouvert, quoi.

L'immeuble a trois étages. Au rez-de-chaussée, de part et d'autre de l'entrée, il y a des boutiques et un pub irlandais. La porte cochère s'ouvre entre l'une des boutiques et le pub qui fait angle avec la rue qui donne dans celle des entrées de l'immeuble. Un garde civil rouquin en uniforme brun à parement jaunes ouvre les deux battants du portail et s'efface pour laisser entrer les deux véhicules. Je note qu'il a la main posée sur son revolver, un gros Remington noir dont les amorces luisent sur les cheminées. Les sabots des chevaux sonnent sur les dalles de pierre du porche et de la cour ; une cour encaissée, assez grande toutefois pour permettre la manœuvre des voitures dételées. La calèche va repartir lorsque nous serons descendus mais le chariot va rester dans la remise de l'immeuble. Nous descendons de voiture, un peu transis par l'humidité qui commence à tomber sur Five Points. Cinq jeunes gens vigoureux s'emparent de nos bagages après avoir salué Eamon et fait la bise à Maureen.

- Ce sont nos neveux, m'explique-t-elle.

- Tous les cinq de bons boxeurs. Ils travaillent pour notre société de lamanage. Mais nous commençons à envisager une évolution de la société parce que lorsque les « *piers* » seront construits, le lamanage va perdre beaucoup de marchés. Mais il y aura toujours de l'ouvrage pour des Irlandais industriels. »

« Et madrés », pensé-je à part moi. Nos deux chambres sont dans le même appartement du troisième étage. Cet appartement comprend donc nos chambres, une autre transformée en petite pièce qui peut servir de salon de jeu de cartes ou de salle de réunion. Il y a une pièce qui a dû être une chambre et qui est installée comme un salon de réception. La cuisine est désaffectée. Il y reste l'évier, mais le robinet est remplacé par un bouchon de laiton. En revanche la salle de bain est digne de celle d'un hôtel, en plus petit, toutefois. Mais équipée d'un lavabo et d'une baignoire. Et d'un arrosoir de cuivre. Pourtant il y a des robinets au lavabo et à la baignoire en cuivre qui repose sur le sol avec des pieds en forme de pattes de félin. Le sol de la pièce est en tek de pont de bateaux, un plancher calfaté entouré d'une gouttière en zinc qui court au bas des plinthes. Et je repère ce que le cherchais : il y a un dévidoir qui évacue l'eau à travers le mur qui donne vers l'extérieur.

Eamon nous montre sans pudeur le cabinet d'aisance et nous montre comment remplir le réservoir de la chasse en ouvrant un robinet. Je suis surpris de voir qu'il y a l'eau courante aussi haut dans l'immeuble mais Eamon m'explique que les réserves municipales sont toutes en haut d'immeubles.

- Chaque réserve pour un bloc est au sommet de l'immeuble le plus haut du bloc. »

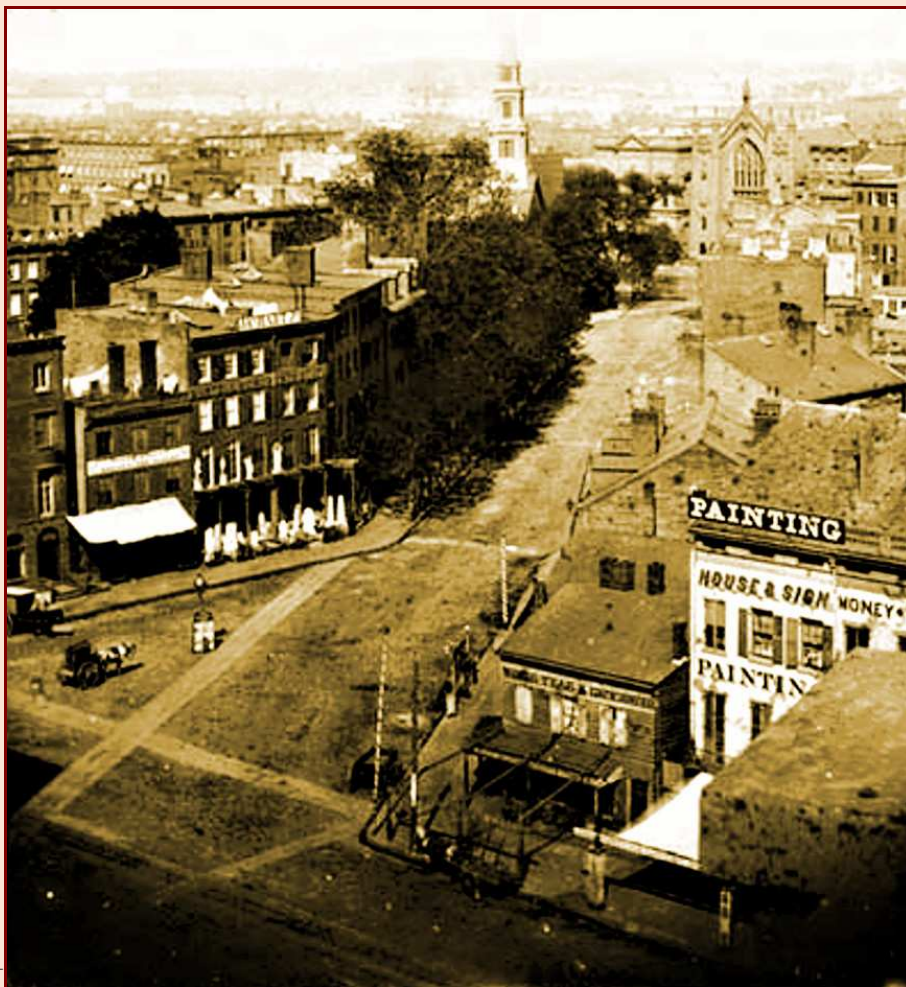
Je comprends. Par gravité en avec le principe des vases communicants l'eau s'écoule naturellement des réservoirs vers les immeubles. Mais je me dis que cela doit exiger des conduites aussi résistantes que des tubes d'artillerie. Il est vrai que le problème se pose aussi dans les immeubles des quartiers aisés de Paris. Mais à Paris il y a des collines...

- Nous prendrons nos repas tous ensemble chez mon cousin qui nous accueille. Cet appartement est dédié aux invités de passage, c'est pourquoi la cuisine n'est plus active. Je vais vous laisser vous installer dans votre chambre. Nous pourrons nous retrouver à notre salon avant de descendre ensemble nous présenter à mon cousin qui est encore au travail sur le port. Disons que nous serons au salon avec Maureen... dans une petite heure. »

Nos bagages sont là, posés sur une étagère basse à claire-voie. La chambre est bien équipée, avec un petit cabinet de toilette mais elle est si meublée qu'elle en paraît petite.

L'armoire est vide et comporte une penderie où nous pouvons donner de la liberté à nos quelques vêtements. Et surtout, il y a deux chaudes vestes d'intérieur qui nous permettront de ne pas devoir enfiler nos manteaux dans les couloirs. Ce sont des vestes en chaude laine de mouton irlandais. En tout cas, c'est ce que peut laisser supposer leur coupe caractéristique.

Tandis qu'Hélène termine de se préparer, j'ouvre les volets intérieurs pour regarder par la fenêtre. Notre chambre donne sur la rue.



Pour le moment, elle est presque vide, la rue. De l'autre côté du carrefour, un pub attend les clients et dans le lointain, deux églises semblent de regarder en chiens de faïence. Je reviens vers la table qui sert de bureau où j'ai posé ma sabretache. À côté, j'ai aussi déposé le revolver que m'a prêté Eamon. Je suis surpris de sa taille à côté de mon Le Bossu qui est du même calibre. Mais le Le Bossu, je l'ai encore sur moi. Je veux me familiariser avec le Smith & Wesson, on ne sait jamais. Je n'ai que les cartouches du barillet et Eamon doit m'en faire passer six de plus. Mais pour le moment, avec mon propre petit revolver, je suis autonome sans dépendre des approvisionnements de la police locale.

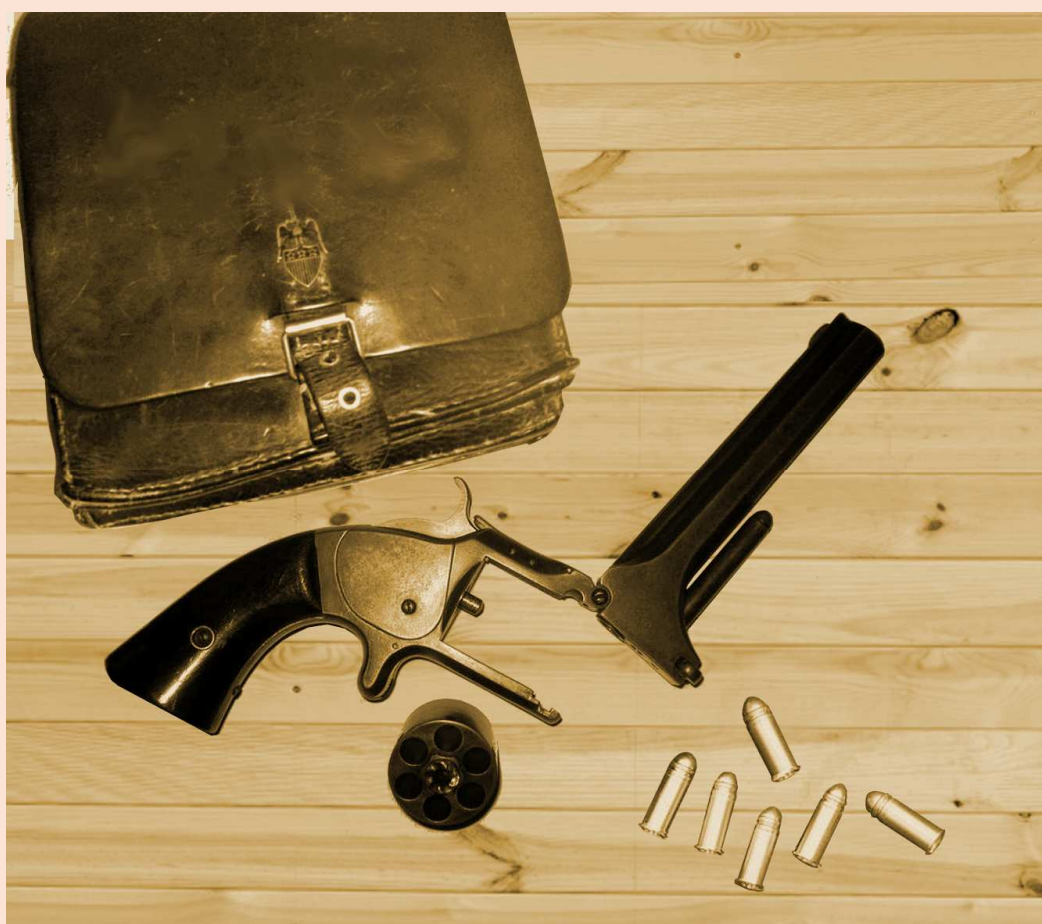
Avant de me pencher sur le « Smith », je rafraîchis mes bottines d'un coup de chiffon à lustrer. Comme dans une chambre d'hôtel, il y a une caisse avec des brosses, des chiffons et de la cire. J'en profite pour lustrer les bottines à lacets d'Hélène.

- Ne te fatigue pas trop, je ne les mettrai pas ce soir. J'ai des chaussures plus confortables pour l'intérieur. »

Elle exhibe une paire de chaussures avec un demi talon et qu'il est beaucoup plus facile à lacer que ses bottines. Ces travaux domestiques terminés, ma jeune épouse vient se coller à moi et nous nous enlaçons gentiment. Un peu de tendresse ne fait pas de mal. Nous sommes entre le lit et la fenêtre et nous regardons la rue, bras dessus bras dessous.

- Je me demande où tout cela va nous mener... »

Hélène ne me dit rien de plus mais cela suffit pour que je comprenne qu'elle est dans le même doute inquiet que moi face à l'avenir. Nous pourrions toujours partir pour la Guadeloupe ou la France, nous nous ne risquons rien – sauf quelque balle maligne – mais sa famille, son pays, ses amis... Elle m'abandonne et va s'asseoir avec le New York Daily sur le fauteuil qui l'attend dans un angle de la pièce tandis que je me penche vers le revolver.



À côté de ma sabretache, j'ai aussi déposé le revolver que m'a prêté Eamon.

Quand le l'ai posé, je l'ai ouvert et j'ai enlevé les cartouches pour éviter tout accident bête. Maintenant je l'ai pris en mains et j'ai remonté le barillet. Avec son guidon fin il semblerait précis à la visée. Mais le cran de mire est porté par le verrou de barillet. Cette pièce est mobile et le chien la manœuvre par l'intermédiaire d'un ressort pince. Lorsque le chien est à l'abattu en position de percussion, ce ressort est au repos derrière une petite crête qui saille sur la tête du chien. Lorsqu'on arme le chien, cette petite crête agit sur le ressort pince. Celui-

ci maintenu serré par l'élasticité de l'acier se soulève pour laisser passer la crête et entraîne le verrou vers le haut ce qui libère le barillet. Le mentonnet du doigt élévateur agit sur le rochet du barillet qui se met à tourner. Mais au même moment, la crête de chien libère l'ensemble verrou qui, sous l'action du ressort de son talon revient contre le barillet. Lorsque le chien arrive en fin de course, le mentonnet finit d'amener la chambre en face du canon. Mais le verrou de barillet, qui a été libéré et repose par son cran sur l'extérieur du barillet entre dans la petite gâche creusée au niveau de chaque chambre. Cela verrouille le barillet en place. Au départ du coup, la crête du chien entre vivement en contact avec le ressort pince qui, compte tenu de l'angle d'avancée sur chien qui revient à l'abattu ne soulève plus le verrou mais laisse s'écarter ses deux branches pour ouvrir le passage à la crête de chien tandis que le cran d'arrêt du verrou de barillet reste en place.

Il fallait y penser. Mais je me dis qu'il faut vraiment que ce fameux ressort pince soit réalisé avec soin et dans un acier de ressort à l'élasticité bien constante. En outre, cette arme qui est destinée à la défense rapprochée serait mieux si elle était à double action. Bof ! À cheval donné on ne regarde pas les dents, dit-on. Eh bien moi, si ! Une fois que le donneur ou le prêteur s'est éloigné. Je préfère savoir à quoi j'ai affaire et si je peux me reposer sur mon arme ou mon cheval.

J'ai fini mon examen technique. Je ne veux pas tirer à sec avec ce revolver. En effet, j'ai eu beau noter que lorsque le chien est à l'abattu son couteau percuteur ne touche pas la tranche arrière du barillet, je préfère éviter. Si une pièce doit s'écraser sous le choc du percuteur, c'est l'étui de la cartouche métallique à percussion annulaire et aucune autre. Hélène est toujours dans son journal quand on frappe à la porte. C'est Eamon qui passe la tête lorsque je lui dis d'entrer. Il brandit une boîte grise et des tubes de laiton et salue Hélène d'un bref signe de tête.

- Ce sont des fausses cartouches, pour faire du tir à sec. J'ai pensé que vous voudriez vous mettre l'arme en main. Et dans cette boîte, ce sont des cartouches réelles à poudre noire »

Je le remercie et charge le barillet des fausses cartouches ? Je m'exerce à la visée sur un bouton d'espagnolette et le départ est sensible mais net et franc. Et surtout très régulier. Au bout de dix minutes, je sais que j'ai l'arme en main. Si toutefois elle est bien en ligne ce que je me décide à considérer comme acquis.

Eamon nous quitte pour aller au salon où nous ne tardons pas à le rejoindre. Au cours de la conversation et à sa demande, je lui dis que je serais très intéressé à la perspective d'assister au lever du soleil sur le port. Il a l'air surpris.

- Je pensais que vous souhaiteriez rester au chaud jusqu'au lever du soleil, s'étonne-t-il. Le port n'est pas très sûr tant que la journée de travail n'y est pas commencée. Madame votre épouse ne serait sans doute pas...

- Oh, mais moi, je ne viendrai pas. Je resterai ici avec Maureen et vous.

- Si votre mari doit aller se promener au port, nous irons ensemble, Hélène. Je ne doute pas qu'il soit de taille à se défendre, mais d'une part on n'est pas trop de deux dans certaines circonstances, d'autre part cela me donnera l'occasion d'accompagner à son travail notre cousin qui ouvre son établissement bien avant l'arrivée de ses employés et de ses ouvriers. »

Sur ce, un des neveux roux vient nous avertir qu'il est temps de descendre au dîner. Nous avons enfin le temps de faire connaissance. Comme entrée en matière, nous commençons par faire honneur au whiskey irlandais de la famille. Il vient de l'île d'Islay. Un nectar. Mais nous y faisons trop honneur et même la quantité d'Irish Stew – ce ragoût irlandais de mouton aux haricots – ne suffit pas à diluer les vapeurs d'alcool. Nous nous couchons à la fin du repas et nous endormons comme des masses. Heureusement, il est tôt dans la soirée, parce que demain je serai sur le pont dès avant l'aurore.