

Chapitre Premier

Vases Nauséabondes.

Le port de Charleston est hors d'état de recevoir des navires civils. Savannah n'est pas plus accueillante. Nous décidons donc de nous rendre en France en partant de New York. Nous, c'est-à-dire Hélène, Pierre-Hubert et moi, mais aussi Tertullien et Miarka. Nous aimerions bien emmener Moïse, mais Aldebert rechigne à voir partir en même temps Tertullien et Moïse. Notre touche-à-tout de génie en est fort marri, mais je lui dis environ deux mois avant la date de notre départ de ne pas se faire de souci. En effet je sais que tant Élisabeth qu'Hélène militent pour que Moïse puisse nous accompagner. Et effectivement, Aldebert finit par accepter. Les écuries seront fort bien tenues et comme le lui a rappelé Sié dont je ne sais pas où il a pu apprendre cette citation plein de sagesse : « Comme les autres, les gens que l'on croit indispensables finissent de la même manière... au cimetière.¹ » Toujours est-il que notre sémillant chef palefrenier se voit finalement admis à nous suivre.

Fou de joie, il prépare sa malle-cabine. Lorsque j'ai fait sa connaissance, j'avais pu constater que bien qu'affranchi de fraîche date, il jouit d'une philosophie optimiste. Organisé et intelligent, il a gardé de ses premières années de liberté un sens de l'économie et de la volatilité des choses qui font de lui un homme prévoyant jusque dans le moindre détail. Toutefois, habitué à devoir changer d'état et de lieu de résidence sur très court préavis, il ne s'embarrasse pas de superflu. Mais il a gardé de son ancien état d'esclave le goût, en réaction sans doute, des vêtements de qualité qu'il choisit toujours classiques mais rehaussés d'une discrète touche de dandysme. Ce sera un chapeau canotier digne des bords de Marne qu'il ne connaît pas, ou des guêtres qui ferment ses jambes de pantalon sur des chaussures basses à lacets au lieu de bottines. Il a une passion qui le fait attendre beaucoup de son voyage en France ; la gastronomie. On se souvient que j'avais noté lors de ma première rencontre avec lui qu'il soignait son déjeuner pris sur une table pliante avec une nappe, de la vaisselle et des couverts. Il se réjouit à la perspective d'agapes mémorables.

Je me mets à monter le voyage en liaison avec l'ambassade de France et je tiens mes compagnons de traversée au courant de l'avancée des préparatifs qui les concernent. Initialement, nous devions voyager sur le paquebot Washington, de la Compagnie générale Transatlantique. En effet, depuis l'année dernière la Compagnie a ouvert une liaison régulière entre le Havre et New York. Les frères Péreire qui dirigent la compagnie sont tenus de faire construire au moins la moitié du tonnage de leur flotte en France. Compte tenu des prix prohibitifs pratiqués par l'arsenal civil de La Seyne sur Mer et de l'encombrement des chantiers de Bordeaux et de Rochefort, les deux frères ont achetés du terrain à Saint-Nazaire et y ont installé un chantier de construction des coques de navires : les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire. Rapidement les habitants de la région se mettent à les nommer les « Chantiers de Penhoët ».

Les Péreire commandent leurs moteurs au Creusot dont le chantier des moteurs construit des machines à vapeur pour les trains et les bateaux.²

Je suis très heureux de pouvoir enfin voyager sur un navire de la « Transat ». En effet, on se souvient que lors de notre dernier voyage en 1861, la nouvelle compagnie française de messageries et transport de voyageurs n'avait ouvert ses lignes que vers la Caraïbe et le Mexique. Elle a enfin ouvert sa ligne vers New York avec un service postal assuré par chacun de ses paquebots. Et selon ce que m'a expliqué Casaubon, toujours en poste à l'ambassade de France, les New-yorkais familiers des docks ont surnommé la Transat « The

¹ Georges Clémenceau fera plus tard la fortune de cet aphorisme en le tournant à sa manière : « *Les cimetières sont pleins de gens irremplaçables, qui ont tous été remplacés.* »

² Plus tard, les chantiers de Penhoët se mettront aussi à fabriquer les machines des bateaux construits sur place.

French Line ». Son premier navire est un paquebot construit en Écosse : « le Washington », lancé en courant 1864. Mais un seul navire ne suffisant pas pour assurer un service du courrier régulier la Transat a lancé deux navires de plus la même année « l'Impératrice Eugénie » et le « Lafayette ». Et cette année ont été mis en service « La France », « L'Europe » et « Le Nouveau Monde » tous trois fabriqués à Saint Nazaire. « L'Impératrice Eugénie », premier navire mis en chantier aux Chantiers Penhoët, est la réplique du Washington. Ce paquebot a été construit sur le site de Saint-Nazaire par les Chantiers John Scott qui ont construit le Washington en Écosse. Les bateaux suivants, eux aussi « sister-ships » du Washington ont été l'œuvre des équipes françaises sur place. Le transfert de savoir-faire s'était fait. Mon regret est que ces bateaux soient encore propulsés par des roues à aubes et non par des hélices.

Cela ne trouble pas mes futurs compagnons de voyage. Ils réagissent davantage lorsqu'un message de Simon Casaubon arrive sur notre télégraphe qui dit que nos billets sont retenus sur... « La France » et non « Le Washington ». Il s'agit du retour vers Le Havre de ce bateau qui en est à son voyage inaugural. Tous les essais ont été satisfaisants et le navire a été pour l'occasion meublé de façon soignée. C'est une vague d'enthousiasme qui nous saisit lorsque Tertullien revient avec le texte sur télégramme. Aldebert sourit de notre joie.

Il nous faut trois semaines pour rallier Le havre. Le voyage en train jusqu'à New York nous prend trois jours parce que les voies sont encore en travaux à la suite de la guerre. Nous sommes hébergés chez les Kirkpatrick et Caothan prend en charge nos bagages pour les faire acheminer dans nos cabines respectives. Si nos billets à Hélène, Pierre-Hubert Jr et moi-même sont pris en charge en première classe par l'Ambassade de France, celui de Tertullien et de Miarka n'est pris en compte qu'en seconde classe. Quant à Moïse, si le Consul de France lui a fait tenir un laissez passer consulaire, son voyage est à notre charge et il est inscrit comme mon secrétaire. Je règle son billet de première classe et il dispose d'une chambre dans notre appartement du pont haut. Tertullien a réglé son sur-classement et celui de Miarka. Comme il m'a expliqué, il a des réserves grâce à son traitement de fonctionnaire et il peut s'offrir cela. Miarka et lui ont une cabine avec antichambre qui donne sur la coursive à l'étage au-dessous du nôtre. Et nous avons pu avoir une table au même service de la salle à manger des premières classes.

À part Hélène qui avait déjà voyagé à travers l'atlantique, nos compagnons de voyages découvrent le monde que constitue un paquebot. Pierre-Hubert regarde tout de ses yeux bleus étonnés. Son attention se fixe sur les drapeaux et pavillons qu'arbore « La France ». Notre fils a découvert à Charleston le drapeau étatsunien qui fleurit aux côtés de celui de la Caroline du Sud³ depuis la défaite de la Confédération des États d'Amérique. Le pavillon des États-Unis flotte en courtoisie au hauban droit du mât avant mais à la hampe de poupe flotte un grand drapeau tricolore français. Celui-ci intrigue notre fiston et en même temps que je lui en explique la symbolique, je mesure que je ne le lui avais jamais montré. Il est temps de réparer cette erreur. Tandis que l'équipage prépare la manœuvre d'appareillage et que donc une partie du pont principal est encore interdite aux passagers, nous pouvons observer d'une sorte de dunette le pont avant et la lisse d'étrave. Le mât de pavillon de l'étrave arbore le signal du courrier, indiquant la fonction de transport du courrier entre les ports de départ et d'escales et le port d'arrivée. Et sous le pavillon des États-Unis flotte le pavillon blanc frappé en rouge d'un cercle qui évoque le soleil levant et l'inscription

**C^{ie} G^{le}
TRANSATLANTIQUE**

³ Encore de nos jours, le drapeau confédéré flotte partout en Caroline du Sud aux côtés de celui des États-Unis et de celui de l'État.

Pendant que nous attendions l'ouverture de la passerelle dans la salle d'attente des premières classes, j'ai pu observer une affiche de voyage résolument tournée vers l'avenir et totalement d'avant-garde en ce qui concerne les navires représentés. Cette affiche souligne le caractère vraiment universel des destinations futures de la ligne qui pourtant n'est encore présente que vers le nouveau monde.

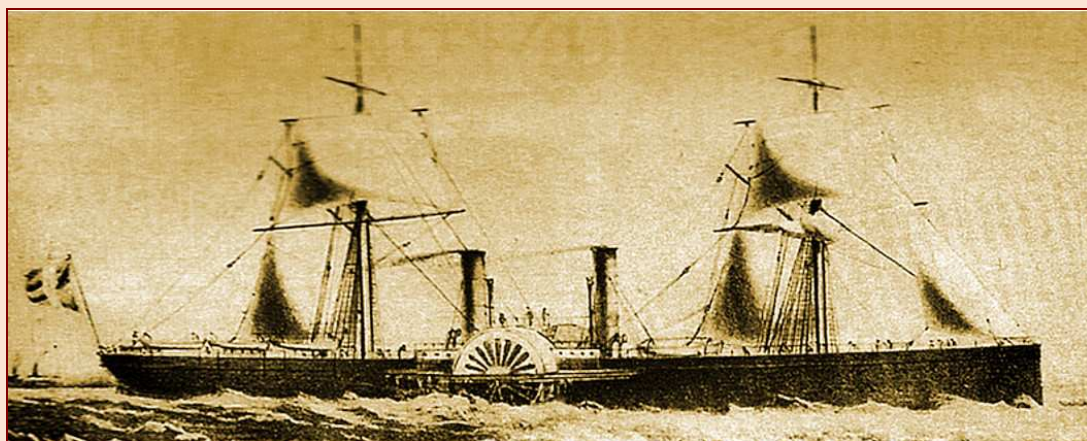


L'affiche comporte notamment l'annonce de deux nouveaux paquebots qui seront propulsés par des hélices, La Touraine et L'Australien. Mais le train américain est bien un convoi actuel et nous serions heureux si nos trains circulaient aussi bien que celui présenté sur l'image, aussi bien qu'avant-guerre.

« La France »⁴ est vraiment un bateau qui ressemble tout à fait au Washington. Mais il est neuf et ses boiseries sentent encore le vernis au tampon qui fait briller le bois tropical précieux. C'est un bateau à deux mâts qui porte ses voiles ferlées soigneusement. Pierre-Hubert Jr est intrigué par ces manches de toile blanche qui enveloppent les vergues. « Père, pouvez-vous me dire pourquoi les branches des arbres sont emmitouflées ? » Je lui explique le rôle des voiles et comme un clipper entre dans l'avant-port et que les gabiers sont dans la mâture en train de ferler les voiles hautes, je puis lui donner mes explications devant une scène vivante. « J'entends et j'oublie, je vois et je comprends, je fais et je retiens », cet aphorisme nous a été inculqué à Saint-Cyr et j'en note l'effet sur mon fils. Avec les bras, les yeux fixés sur le clipper, il reproduit les gestes de l'équipage en train de ferler les voiles debout sur les câbles qui courent sous les vergues.

⁴ Il était de tradition d'appeler un bateau par le genre de son nom. De nos jours on lui donne le genre du type de bateau, c'est pourquoi on disait LA France pour le bateau que prend Pierre-Hubert alors qu'on disait LE France, qui était UN paquebot, pour celui lancé au début des années 1960.

Les chaloupes à vapeur débordent « La France » du quai. Dans un bruit mouillé les roues à aubes commencent à brasser l'eau et notre paquebot prend son erre. Lentement dans le port de New York, il entame son voyage de retour vers Le Havre. Nous restons sur le pont jusqu'au moment où le pilote descend de la passerelle pour rejoindre sa chaloupe à vapeur par l'échelle de coupée. Et je dois expliquer le pilote à Pierre-Hubert.



Paquebot La France de la C^{ie} G^{le} Transatlantique en 1865.

Le pont de La France est peu encombré de superstructures. Les roufs et autres constructions sont réduits au strict minimum pour éviter les dégâts en cas de tempête. Si de la fumée sort de ses deux cheminées, elle vient en fait d'une seule machine de huit-cent-cinquante chevaux-vapeur qui pousse le bateau à treize nœuds sur eau calme. Les deux cheminées ont un caractère rassurant pour des passagers peu au fait des réalités qui pensent que le bateau possède deux machines. Dans notre appartement, Pierre-Hubert jr explique à Hélène tout ce qu'il vient d'apprendre. Aidée de Moïse, mon épouse a vidé notre malle-cabine et garni le placard de nos vêtements. Avant de faire appel à notre « secrétaire », elle a rangé seule les sous-vêtements dans les tiroirs du placard. Seules nos armes sont restées dans la malle-cabine fermée par une solide serrure.

La femme de chambre qui va s'occuper de nous pendant la traversée vient se présenter et nous annoncer le nom de notre table à la salle à manger. Nous serons à la table portant le nom « Pyrénées ». Il n'y a pas là coïncidence. Comme nous sommes six, nous occupons une table ronde complète et j'ai pu en choisir le nom lorsque le secrétaire du commissaire de bord me l'a demandé lors des formalités d'enregistrement à bord. Nous sentons que le bateau commence à osciller sous nos pieds en un lent tangage. Nous avons quitté l'avant-port et sommes entrés sur l'océan.

Nous décidons donc de sortir sur le pont pour profiter du spectacle. Le navire fend la mer allègement en montant et descendant sur une houle longue et lente qui vient du large. En me retournant vers la terre je vois le sillage de notre paquebot, caractéristique des bateaux à roues avec ses vaguelettes qui flanc-gardent la vague de poupe levée par le passage de la coque dans l'eau. Ces vaguelettes, surtout en eau calme, s'éloignent de l'axe de route en s'apaisant au fur et à mesure que le bateau avance. Notre fils observe le phénomène qui se produit dans le clapotement régulier du brassage de la mer par les aubes des roues. Il ne dit rien mais se remplit les yeux et de temps en temps, perdu dans son monde d'observation, applaudit doucement au spectacle des oiseaux de mer qui se pressent dans le sillage de « La France » pour se repaître des succulences que les marmitons jettent à la mer dans le décours

de la préparation du déjeuner. En voilà qui, eux aussi, apprécient la « French Cuisine ». Un couple de quinquagénaires observe notre fils avec amusement. Comme nous parlons américain de Caroline du Sud Hélène et moi, ces passagers nous prennent pour des États-uniens. La dame nous dit avec un accent français bien plus marqué que celui que je garde par coquetterie : « *Hi 'is veRy Kyoute* » tente-t-elle pour nous dire qu'il est vraiment mignon. C'est ainsi que nous prenons contact. Ils sont soulagés de découvrir que nous parlons français et nous faisons vraiment connaissance. Ils sont de St-Etienne-du-Rouvray. Le Monsieur, Gabriel Jamet, en est le Maire depuis cinq ans.

Il est venu en Caroline du Nord pour prendre contact avec les planteurs de coton. En effet, une nouvelle société industrielle vient de s'installer dans sa ville normande et sera à n'en pas douter la plus grosse entreprise de Normandie. C'est un industriel belge qui a décidé de la créer. Émile Jean-François Scheppers, un industriel bruxellois du textile qui possède à Bruxelles la société bruxelloise des Filatures et Tissage Scheppers. Pour étendre son activité à la France, Scheppers a choisi St Etienne du Rouvray qui bien que bénéficiant du réseau de chemin de fer de Normandie est encore une commune très agricole où les terrains restent à un prix abordable. L'usine est en cours d'achèvement et Scheppers a besoin de coton. L'industriel belge ne perd pas de temps ; il a fondé sa société ce printemps et l'usine a déjà commencé à fonctionner. Implantée au cœur d'un terrain de vingt-trois hectares, elle se compose de deux ateliers de filage appelés « petite filature » et « grande filature », de deux tissages, de magasins, de divers ateliers et d'une usine à gaz destinée à l'éclairage des bâtiments. Un troisième atelier de tissage est en fin de construction. C'est actuellement la plus grosse implantation industrielle de la Normandie et même de la rive gauche de la Seine. Scheppers dispose de toute la main d'œuvre non qualifiée dont il a besoin. Des fermes de toute la région se pressent les jeunes gens et jeunes filles qui cherchent un état stable et rémunéré. Il faut comprendre que lorsqu'un paysan arrive à la fin de sa vie active, la ferme ne peut pas se léguer à tous les enfants. Certes chacun reçoit sa part, mais les paysans guidés par les notaires accordent à leur fils aîné la quotité disponible⁵ affectée aux terres de la succession pour que la ferme puisse continuer à vivre. Les autres enfants ne peuvent que rester comme valets de leur frère aîné. Les filles peuvent se trouver un mari paysan mais pour les garçons c'est une autre histoire.

Les laissés pour compte de l'agriculture locale voient donc l'arrivée de la « Coco » ainsi qu'on surnomme rapidement la Cotonnière comme une bénédiction. Du travail près de chez soi ! On gagne sa vie sans forcément quitter sa famille ni son « pays ».

Gabriel Jamet m'explique qu'il a pris, avec Scheppers, contact avec les commissions de reconstruction de la Caroline du Nord mais que l'homme d'affaires a pris un navire de la Cunard pour se rendre à Liverpool en vue de négocier des livraisons accrues de coton brut venant de l'Inde. Seulement il sait que les Anglais seront exigeants, peu soucieux qu'ils sont de se voir concurrencer dans le commerce des tissus de coton depuis la France.

Les planteurs cotonniers « caroliniens », en revanche, sont preneurs de nouveaux marchés si possible en devises étrangères et le franc français a une bonne côte. Nous décidons de nous revoir au cours de la traversée pour étudier cette question plus en profondeur avec Hélène, Tertullien et Moïse. Il reste des planteurs cotonniers au nord de la Caroline du Sud et nous pouvons trouver encore plus de fournisseurs états-uniens pour l'usine française de cet entreprenant belge. Décidément, nos traversées, à Hélène et moi, sont vouées aux relations diplomatiques ou commerciales.

La Transat ayant elle aussi organisé un concours de pronostics sur le point à midi, je m'y inscris sur le tableau du grand salon de la Première Classe. Mais cette fois-ci, je me suis muni d'un sextant à bulle qui peut servir même si on ne voit pas l'horizon. Les tables

⁵ Jusqu'à un quart de la succession.

éphémérides du Dépôt des cartes et plans de la Marine⁶ étant disponibles à l'ambassade, j'en ai acheté un jeu pour cette année. Fort de ces moyens, je monte sur le pont tous les jours pour « fusiller » le soleil. Pierre-Hubert Jr m'assiste dans cette tâche en notant sur mon cahier les lectures que je relève sur mes verniers et que je lui dicte à mi-voix. Ensuite nous redescendons à l'appartement et sur le petit bureau du « salon » de la suite je graphique la position. J'applique la méthode dite de « l'intercept ». Comme Pierre-Hubert cherche à comprendre, je me vois forcé de lui donner des explications simplifiées sur la cosmographie et les représentations de la terre. Je lui explique qu'il faudra qu'il apprenne encore beaucoup de choses en calcul pour mieux comprendre et qu'il ne faut pas essayer de courir avant de savoir marcher. Il est un peu déçu mais prend son mal en patience. Il reste heureux de m'aider dans mon jeu.

Au bout de quatre points pour lesquels je remporte le concours, je reçois un billet signé du Commandant que me porte un chasseur. Le Pacha souhaite me rencontrer à la passerelle, si je veux bien me rendre à son invitation et ceci au moment qu'il me plaira, même vers midi ce jour. Comme nous déjeunons vers treize heures, je décide de me rendre à cette invite à midi précise parce que je pressens que le fait que le commandant du bateau évoque cette heure n'a rien du hasard. Et comme je me doute de ce que ce billet a trait au concours de pronostic sur le point, je décide de me rendre à la passerelle avec mon sextant. Tant pis pour le point de ce jour. Il est onze heures dix à ma montre que j'ai remise à l'heure avec l'horloge du grand salon, laquelle est remise elle-même à l'heure à chaque point dès que l'officier navigateur a déterminé le moment du passage du soleil au zénith. Je me rends donc immédiatement à la passerelle pour demander à voir l'officier de quart. On atteint la passerelle par deux petits escaliers qui partent du pont mais sont interdits par une chaîne peinte en blanc. Je me rends à l'escalier de gauche. Ces escaliers conduisent chacun à une plate-forme et sur celle au bas de laquelle je m'arrête se trouve un marin qui scrute la mer avec de grosses jumelles. Lorsque je lui demande à voir l'officier de quart, il me fait signe qu'il a compris et entre dans la passerelle. Il en ressort accompagné d'un officier qui vient lui-même m'ouvrir la chaîne. « Je vous précède », me dit-il.

À la passerelle règne un silence de cathédrale au moment de méditation qui suit la

communion. Le bruit du vent qui emplit les oreilles lorsqu'on est sur le pont disparaît complètement.

Il ne faut pas imaginer que cette passerelle surplombe le pont d'une grande hauteur. Les escaliers qui y conduisent ne sont que de quatre marches et cette construction est plutôt une dunette qui fait saillie sur le pont qui court de la proue à la poupe.

Ce pont est en-



*Pont de La France 1865 :
Vue vers la poupe.*

⁶ Créé en 1720, cet organisme deviendra plus tard le Service Hydrographique et Océanographique de la Marine qui reste le diffuseur entre autre des tables de navigation astronomique malgré l'apparition des systèmes de navigation par satellites.

combré de guindeaux, de manches à air et même d'un habitacle de compas sur sa colonne métallique. Entre la cloison arrière de la passerelle et la poupe, on y voit même une barre de pont en plein air qui permet la manœuvre dans les ports. Le timonier n'aperçoit rien de ce qui se passe devant mais répond aux ordres de l'officier de quart ou du pilote du port. Un chadburn d'extérieur est la répétition de celui de la passerelle et permet de transmettre les ordres à l'officier mécanicien pour commander la machine. Ce système tout nouveau puisqu'il a été breveté en 1861 remplace efficacement l'interphone à tube de cuivre qui était en service jusqu'à présent. Mais le tube acoustique reste en place comme moyen de secours en cas de panne du système de câbles et bielles qui relie les postes de chadburn entre eux.

Alors que depuis mon départ de France pour la Guadeloupe il y a presque sept ans les navires ont fait des progrès, notamment avec l'emploi de plus en plus fréquent de l'hélice, je me retrouve sur un paquebot tout neuf mais qui est encore un bateau mixte avec des roues à aubes. En somme, il n'y a pas eu de grand progrès depuis que j'ai embarqué sur l'Archéon à Rochefort pour partir vers Pointe-à-Pître. Il faut toutefois reconnaître d'abord que nous avons apprécié de pouvoir continuer notre route lorsque la machine était tombée en panne et enfin que nous sommes beaucoup mieux logés sur ce paquebot que je ne l'étais sur la frégate en fin de vie.⁷

Le commandant paraît dans la passerelle, venant d'une pièce située derrière le timonier et la table de l'officier de quart. Il a un large sourire et me fait signe de ne pas parler. Je connais ce rite du silence sauf nécessité de service qui prévaut à la passerelle de tout navire. Le commandant me fait signe de le suivre et nous sortons sur le balcon de tribord. Il y a un compas de relèvement monté sur son pylône abrité sous son habitacle hémisphérique.

- Monsieur le baron, on m'a dit que vous disposez d'un sextant particulier, à niveau à bulle paraît-il.

- C'est exact, commandant. C'est fort utile lorsqu'on ne peut voir l'horizon pour avoir une idée de l'horizontale lorsqu'on « fusille » le soleil. »

Je pose le coffret de mon sextant sur la table à carte du balcon que le « Pacha » vient de relever et j'en sors le sextant. L'officier connaît son affaire et il prend une visée en alignant la ligne horizontale de l'optique avec l'horizon. Il recule son œil et me regarde surpris.

- Mais cette lunette est redressante !

Il veut dire que l'on voit l'image à l'endroit avec le ciel en haut et la mer en bas alors que sur la plupart des sextants comme sur certaines lunettes d'approche l'image se présente le haut en bas. Il a un hochement de tête et reprend sa visée. Il dispose les verres pare-soleil et mesure une hauteur du soleil avec la lunette d'horizon. Ensuite il reprend une visée mais en utilisant le niveau à bulle.

- Il y a une légère différence entre mes deux lectures mais il y a de la brume et l'horizon n'est pas net. Si votre niveau est bien calé, il est d'une aide précieuse. »

J'explique au Pacha comment je puis recalcr le niveau le cas échéant mais je l'ai fait il y a peu et l'appareil ne se décale pas facilement. Il remarque qu'il est plus facile de faire le point aux étoiles avec cet appareil qu'avec un sextant classique puisqu'il suffit de demander à un aide d'éclairer la bulle pour s'assurer de l'horizontalité de l'axe optique fixe et faire sa mesure. Il me rend mon appareil après s'être étonné de découvrir que cet appareil est produit en France près d'Issy-les-Moulineaux. Il a beau m'en offrir bon prix je ne le lui cède pas en prétextant qu'il est la propriété de mon service du cadastre impérial. Ce qui est faux puisque je l'ai fait venir de France il y a un an par la valise diplomatique et je l'ai récupéré lors d'un passage à l'ambassade à Washington. Le commandant me demande ensuite ma méthode travail pour faire un point en mer et il est encore surpris de découvrir que même les géomètres

⁷ Voir « Nouveaux Mondes ».

savent utiliser les tables du Dépôt des cartes et plans de la Marine lequel depuis sa fondation au XVIII^e siècle a évolué en un véritable service hydrographique en plus de cartographique.

Nous nous entretenons de question technique de navigation et de géodésie mi-voix sur l'aile bâbord de l'extérieur de la passerelle. Le Commandant est un homme fort courtois et affable mais derrière cet abord avenant, on sent un caractère ferme et bien trempé. Au bout d'un moment, il prend un air pensif et puis ose se dévoiler.

- Monsieur de Berdeilhe, vous êtes d'une ancienne lignée, m'a-t-on dit.

- Effectivement, un aïeul homonyme a été adoubé chevalier par le Comte de Foix Roger Rotfer en 1248 et il a été envoyé en mission jusqu'au Japon par le Roi Saint Louis. En récompense pour avoir accompli sa mission de façon fort galante, le Roi l'a élevé au rang de baron et lui a confié la restauration d'un de ses châteaux dans le village de Brassac, dans le Comté de Foix. Ensuite, il lui a donné un apanage dans le Périgord, près de Sarlat.

- Mais êtes-vous parent du Commandant Pierre-Hubert de Berdeilhe décédé il y a une trentaine d'années d'une épidémie qui a décimé la ville où il résidait ? Il me semble que son épouse...

- Il s'agissait bien de mes parents. Et le Commandant était mon père.

- Et vous n'avez pas souhaité devenir officier de Marine ?

- Lorsque mes parents sont décédés, ce sont mon oncle et ma tante qui m'ont recueilli. Mon oncle est médecin et il servait aux colonies comme médecin militaire... »

J'explique que ne voulant pas rester à la charge de mes parents d'adoption plus que de raison, j'avais décidé de présenter le concours de Saint-Cyr pour avoir rapidement un métier. La vie militaire m'attirait mais ma vue m'imposant de porter des lunettes, je ne pouvais envisager une carrière d'officier de Marine qui m'aurait permis de commander un bateau. J'avais donc préféré opter pour l'armée de Terre. Des convictions politiques m'ayant incité à ne pas servir l'Empereur Napoléon III et surtout sa cour de parvenus, j'avais dès que possible opté pour le corps des géomètres d'État en restant toutefois officier de réserve.

- Je vous remercie de votre franchise, Baron. Je suis le Comte Michel-Édouard de La Bourdonnais et je ne vous cacherais pas mes sentiments légitimistes. C'est ce qui m'a conduit à quitter la Royale pour servir dans la Marchande. Je viens de convoier lors de ce voyage inaugural un aréopage de crocos parvenus qui pouaient la prétendue noblesse d'Empire et faisaient étalage des pires travers des parvenus. Toutefois, si nombre d'entre eux sont restés à New-York et ne reviendront qu'avec la liaison prochaine, il est resté à bord un conseiller du Ministre des transports. Il a profité de l'escale pour rencontrer des représentants de la future compagnie ferroviaire qui doit pousser vers l'ouest à la rencontre de la voie que pousse vers l'est la Central Pacific Railway. Il va y avoir du travail pour des géomètres. Mais ce n'est pas mon affaire. Je connais moins les chemins de fer que vous ne connaissez les bateaux. Si j'ai abordé cette question, c'est que le personnage dont je vous ai parlé m'a demandé de vous sonder pour savoir si vous accepteriez de le rencontrer de façon officieuse. »

Je ne peux qu'accepter cette rencontre parce que je suis intrigué de ce que peut avoir un représentant du gouvernement français avec la construction d'une ligne ferroviaire dans un pays qui relève d'une aussi horrible guerre civile dont les séquelles vont perdurer encore au moins quelques décennies. Je remets au Commandant de La Bourdonnais ma carte de visite en lui précisant que le monsieur en question peut prendre contact avec moi au moment de l'apéritif. Je suis en général au grand salon pour inscrire le résultat de mes calculs de point au tableau idoine affiché au-dessus de la table de la presse. En escale on y trouve les journaux locaux et en traversée le Bulletin Quotidien, une publication bilingue rédigée par un secrétaire du Commissaire et imprimé à bord chaque jour. Le Pacha me donne congé et je rejoins notre appartement. J'y trouve Tertullien en grande conversation avec Moïse et Miarka et Hélène en conciliabule inquiet. Des affaires de femmes, sans doute. Je rapporte à tout ce petit monde la

teneur de ma visite à la passerelle et Hélène remarque placidement : « Les vacances n'auront pas été longues... »

*
* *

En fait, le représentant du ministère des transports est un personnage tout à fait charmant. Issu de l'École Polytechnique, il a racheté son contrat au bout de cinq années passées dans le Génie comme spécialiste des ponts militaires démontables. C'est une invention récente et l'Empereur souhaite en faire équiper certaines unités du génie lourd et doter au moins un Régiment de moyens de chemin de fer pour intervenir sur les coupures française, fleuves, rivières et canaux en cas de conflit avec l'Empire allemand en pleine expansion.⁸ Pour le moment, comme en Amérique du Nord et pour le franchissement dramatique de la Berezina, les sapeurs français ne disposent que de ponts de bateaux aux travures mobiles démontables finalement assez fragiles parce que l'on est limité par les capacités d'emport des chariots hippomobiles. Mais dans le cadre de la poursuite de la conquête des grandes plaines centrales, le gouvernement étatsunien va devoir construire des ponts fixes de forte capacité pour faire passer la ligne de chemin de fer transcontinentale.

- Or, d'après ce que l'on m'a dit à New York, Monsieur le Baron, vous avez pris part à des réunions sur la future construction de cette ligne et en particulier vous avez représenté quelques investisseurs de ce projet. C'est de ceci que je souhaiterais vous entretenir. »

Comme la conversation risque de durer, en ce début d'après-midi de notre quatrième jour de traversée, nous prenons l'option de louer un fumoir où nous serons tranquilles. Nous, c'est-à-dire Tertullien, Moïse et moi.

Le représentant du ministère commence par nous faire un rappel de la situation, fort encombrée par la guerre civile mais qui doit se débloquer par l'effet de la cessation des combats.

Le Pacific Railroad Act de 1862 a été passé dans le but de donner un grand but aux États-Unis. Les lignes ferroviaires existantes ont déjà atteint, depuis l'est Omaha tronçon réalisé par l'Union Pacific. Omaha, dans le Nebraska, se situe pratiquement à mi-chemin de la traversée du continent. À partir de Sacramento, en Californie, l'autre compagnie, la Central Pacific, pousse sa ligne vers l'est à travers les sierras pour faire la jonction avec celle de l'Union Pacific qui se prolonge vers l'ouest. Les travaux ne vont pas sans souci. La Union Pacific, notamment, connaît le problème de la rupture de charge au moment de la traversée de Saint Louis ville coupée en deux par le Mississippi et elle-même à cheval sur deux États. Si je suis bien placé pour connaître les aspects épineux de la construction du pont de Saint-Louis, la suite de l'exposé du chargé d'affaire est des plus instructifs.

Outre les questions techniques relatives à la construction d'une voie ferrée que j'ai touchées du doigt lors de la construction du dépôt de Charleston et qui sont multipliées par mille pour construire huit à dix-mille kilomètres de voies et autant de ponts, se pose la question du financement. Pour conduire à bien ce projet fédéral il faut financer les compagnies par des prêts. Mais il faut éviter que l'argent ne se dissolve dans l'éther et pour ce faire il faut lier les subventions et prêts à du concret. Un des critères est celui du kilométrage de voies posées. Le gouvernement fédéral stimule l'acquisition de terre et de capitaux nécessaires pour le projet. Parmi les investisseurs se trouve Leland Stanford, ancien gouverneur de Californie et membre du « Big Four », un groupe d'hommes d'affaires de premier plan. Stanford vend des actions et des obligations de la Central Pacific pour financer la construction, avec l'aide de financiers de Wall Street dont essentiellement Jay Gould. Celui-ci est en cheville avec des investisseurs aux États-Unis et en Europe. Ce projet est considéré

⁸ En fait, en raison des événements qui ont entraîné la chute du Second Empire, il faudra attendre les années 1890 pour voir les premiers prototypes de ponts démontables entrer en service de test dans l'armée française.

comme risqué, étant donné les coûts élevés de construction, et les obligations doivent produire des intérêts élevés pour être attractives. Donc, les énormes sommes investies et la participation de nombreux groupes spéculatifs vont inmanquablement générer une beaucoup de corruption et de trafics d'influence. Les propriétaires des deux compagnies ferroviaires, vont sans doute tout faire pour capter une part d'un argent qui n'est pas à eux et mettre sur pied des arrangements véreux pour leurs propres profits avec des caisses noires servant pour corrompre des fonctionnaires gouvernementaux. Il est constant que les grands travaux de notre époque moderne et ceci dans tous les pays sont tous vérolés par ces pratiques et le représentant du gouvernement impérial ne voit pas pourquoi les États-Unis seraient épargnés par ces malversations.

- Vous savez, M. de Berdeille, il est si facile de faire sinuer une voie ferrée dans des plaines à la pénétration aisée et de toucher ainsi des subventions kilométriques fédérales au prix fort normalement destiné à couvrir les frais de franchissements de coupures par des ponts, de chaînes de collines par des tunnels, tous travaux qui eux reviennent effectivement cher. Et pour peu que les municipalités situées un peu en dehors du tracé prévu offrent des avantages à celui qui détournera la voie pour desservir leur ville, on est à peu près sûr que les subventions fédérales financeront au prix fort des centaines de kilomètres inutiles de voie posée à bas coût. »

En ce qui concerne les subventions fédérales, les États-Unis sont devant un autre souci : en raison du coût de la guerre civile, les caisses sont vides. Donc le gouvernement ne pouvant accorder des subventions en argent frais, a décidé d'octroyer vingt-six kilomètres carrés de terre publique pour chaque mille de voie posée, par sections alternées de part et d'autre de la ligne, l'État conservant dans le domaine public une section sur deux. Ce patrimoine doit servir à lever des capitaux et placer des obligations. Les compagnies ferroviaires deviennent de fait des marchands de biens. La construction débutera lorsqu'elles auront réuni une cinquième du capital. Il est ensuite spécifié que lorsque l'Union Pacific aura posé cent soixante kilomètres et la Central Pacific quatre-vingt, l'État accordera un prêt de seize mille dollars pour chaque mille posé en plaine, trente-deux mille dollars dans le désert de Grand Bassin et quarante-huit mille pour la Sierra Nevada et la Chaîne Wasatch des Montagnes Rocheuses. Les compagnies auront deux ans pour atteindre leur premier objectif kilométrique. Si la Central Pacific doit poser deux fois moins de kilomètres de voie que la Union Pacific pour la première phase, c'est que le terrain en venant de Ouest est beaucoup plus accidenté que celui des plaines où opérera la Union Pacific. En ce qui concerne la ligne transatlantique de Council Bluffs à Sacramento, elle devra être achevée au 1^{er} janvier 1874, à défaut de quoi voie, matériel, bâtiments et terrains seront confisqués⁸. La recherche d'argent par tous les moyens est lancée.

Dès janvier 1863, après avoir payé les frais de cérémonie de mise en chantier de la Central Pacific, les quatre associés n'avaient plus d'argent. Stanford, président du Central Pacific et gouverneur de la Californie, a convaincu le parlement de verser dix mille dollars par mille de voie posé dans l'État. Il a également persuadé les comtés riverains de la ligne de souscrire pour cinq cent mille dollars d'obligations de la Central Pacific et pour obtenir les prêts fédéraux les plus élevés correspondant à de la voie posée en montagne il a eu l'idée de « déplacer » la base géologique de la Sierra Nevada quarante-six kilomètres plus à l'ouest. La compagnie a ainsi récolté plus d'un million de prêts supplémentaires indus. Bien que la cour suprême de Californie garantisse les émissions d'obligations de la Central Pacific, il manquait beaucoup d'argent, et la guerre civile entraînait une inflation des prix. Huntington est parti à New York et Boston, les deux grands centres financiers du pays, pour tenter de placer des obligations. Seulement au bout de six mois il n'en avait vendu que pour deux-cent cinquante mille dollars.

De son côté, le directeur de la Union Pacific Thomas Clark Durant n'avait vendu que pour trois-cent mille dollars d'actions en six mois, au lieu des deux millions qu'il aurait dû vendre avant de commencer les travaux. Comme pour détenir une action il suffisait de verser dix pour cent du nominal, Durant a proposé d'avancer cette somme, libre ensuite au souscripteur de le rembourser ou de lui abandonner ses droits. Il est arrivé à une souscription totale de deux millions cent quatre-vingt-mille dollars. Toutefois, l'industrie de l'armement étant bien plus attractive pour les investisseurs, Huntington et Durant, forts de l'appui du président Abraham Lincoln, se sont rendus à Washington, pour faire assouplir les conditions du Pacific Railroad Act de 1862. La corruption des électeurs a fini par permettre d'aboutir à l'acte de 1864. Cet amendement stipule que la surface des sections alternées est doublée, ce qui représente huit millions et demi d'hectares. De plus, dès que trente-cinq kilomètres de plate-forme sont aménagés, les deux-tiers des prêts fédéraux de trente-deux mille et quarante-huit mille dollars par mile de voie posé sont versés aux compagnies.

En juin 1864, le Central Pacific est arrivée à Newcastle. En revanche, étant donné que l'Union Pacific ne sort toujours pas des faubourgs d'Omaha, Lincoln, quelques jours avant son assassinat, demande à un homme de confiance de prendre le contrôle la compagnie. Il s'agit d'Oakes Ames, un millionnaire ayant fait fortune dans l'outillage et député du Massachusetts. Ames et son frère apportent un million dans le Credit Mobilier of America, créé en 1863 par Durant et son associé George Francis Train.

Cette société de sous-traitance effectuerait les travaux qu'elle surfacturerait ensuite à l'Union Pacific, générant de confortables bénéfices pour les gros actionnaires. De plus les financiers ordonneraient aux ingénieurs de faire parcourir des sinuosités à la ligne ce qui allongerait le nombre de miles posés afin d'augmenter les prêts fédéraux. De leur côté, les quatre associés de l'Ouest fonctionnaient de la même façon avec la Contract and Finance Company qui drainait les fonds de la Central Pacific.

- Le scandale finira bien par sortir, dit le représentant du ministère, mais pour le moment le projet a repris une vigueur essentielle à la reconstruction morale des États-Unis. Durant semble être un aventurier des moins scrupuleux mais l'assassinat de Lincoln et les conséquences de l'après-guerre civile font que pour le moment le pouvoir fédéral ferme encore les yeux. Le souci est pour les actionnaires en particulier européens et surtout français. Si les malversations des deux compagnies servent les actionnaires en plus des directeurs, ce n'est pas si grave. Mais si cela conduit à une banqueroute l'affaire prend une autre dimension.

À ce que je sais, Durant n'aurait pas posé plus de trente miles de voie sur les cent-soixante qu'il doit avoir posés avant la fin de cette année 1865.

- Soit, mais moi que viens-je faire dans cet imbroglio. ?

- Votre beau-père a des intérêts dans l'Union Pacific, non ?

- Certes.

- Alors, si par exemple vous pouviez participer aux travaux des géomètres de l'U.P., vous auriez un œil sur la réalité des travaux conduits par Thomas Clark Durant. Et nous tenir au courant par la voie diplomatique. Mais avant que de vous mettre dans cette affaire, avec les moyens pécuniaires idoine, je le précise, je voulais savoir si cette mission vous intéresse. Ne me donnez pas votre réponse tout de suite. Pensez-y. Et pour étayer votre réflexion, dites-vous que cette mission revêt aux yeux de l'Empereur plus d'intérêt que de vous rappeler en France avant que de vous assigner à une nouvelle mission d'arpentage qui pourrait bien être au Dahomey où nous enverrons des arpenteurs en principe à compter de septembre 1866. »

Avec son air patelin et aimable, cet émissaire du ministère est en fait un sacré fumier qui me met le couteau sous la gorge ; devant Tertullien en plus. Je prends mon air le plus affable pour lui dire que je n'ai pas besoin de tergiverser et que cette proposition est pour moi inespérée. « Je suis, vous le comprenez, très attaché aux services que ma présence en Amérique me permet de rendre à l'Empereur. Aussi votre proposition qui me permet

d'associer mon devoir envers l'empereur et mon plaisir de vivre en famille en Caroline du Sud en particulier et aux États-Unis en général ne peut que me combler. Toutefois, il faudra que nous mettions au point les subsides dont vous m'avez parlé et relatifs à cette mission. Je vous ferai tenir un état périodique des dépenses à engager, dans ce pays où tout se monnaie.

- Cela va de soi, mon cher Baron. D'autant que les actionnaires intéressés par ces travaux sont forts curieux du suivi de leurs investissements et que Durant et Stanford semblent fort faisandés.

- Je crois que nos pendants français de ces deux entrepreneurs savent parfaitement reconnaître la fragrance douceâtre du faisan. Questions de pratique. Pratique de la chasse, bien sûr... »

Nous nous quittons courtoisement. De retour à notre appartement, je fais à Hélène et Moïse un compte-rendu de cet entretien. Il en ressort que la prolongation de mon séjour aux Amériques est acquis. Cela me permettra de m'y créer un avenir, si le besoin s'en faisait sentir. J'imagine difficilement que les relations entre les États-Unis et la France deviennent un jour aussi tendues que celles entre le Royaume Uni et les États-Unis. Trop de liens et de souvenirs nous réunissent. Ainsi, si la situation politique devait changer en France, pour la succession de l'Empereur actuel par exemple, serait-il utile que je puisse faire ma vie en Caroline du Sud ou un autre État assez proche pour ne pas manquer de pouvoir venir régulièrement à Charleston avec ma famille afin de me replonger dans l'ambiance Toppenot. À supposer que je devienne un jour citoyen étasunien, rien ne m'empêcherait non plus de venir régulièrement en France pour y retrouver mon oncle et ma tante qui avancent en âge et auxquels je suis tellement lié.

Nous concluons cette petite réunion par une décision d'attente de la suite des événements. Nous verrons bien ce que le ministère finira par demander. À moins que des directives précises me parviennent par l'ambassade ou par le consulat de Savannah.

*

* *

La fin du voyage se déroule dans le calme et la sérénité. Nous nous croisons de temps en temps le chargé d'affaires et nous. Il nous fait même compliment de Pierre-Hubert. Et même de la petite Macha qui marche encore avec hésitations sur le tapis de laine serrée de la coursive.

Autre incident heureux de ce voyage, il semble que ma chère Hélène attende un heureux événement. Décidément, les voyages transatlantiques... Nous avons rapidement confirmation de la part du médecin du bord. Mais pour le moment rien ne transparaît dans son allure et elle ne connaît pas de malaises. Je suppose tout de même qu'elle s'est ouverte à Miarka de cette bonne nouvelle.

Notre navire touche le quai du Havre au petit matin. Nous prenons notre dernier petit déjeuner à bord et les opérations de débarquement commencent vers dix heures du matin. Nous avons le plaisir de découvrir que la préfecture maritime de Brest a câblé de nous faire prendre par une voiture officielle pour nous rendre à l'hôtel ou une suite et des chambres nous ont été réservées. En effet, le temps de débarquer nous ne serons jamais prêts pour rendre le train vers Paris. Nous le prendrons demain et nous aurons ainsi tout loisir de nous pour ce voyage.

La voiture est une huit-ressorts confortable. À notre arrivée nous avons trouvé un enseigne de vaisseau accompagné d'un porteur et de son chariot. Tandis que le brave s'occupait de nos bagages nous avons suivi le jeune officier à travers la plate-forme puis la salle des pas perdus. Si Pierre-Hubert junior écarquillait les yeux devant cette théorie de machines à vapeur rutilantes qui attendaient sur un triage. Il s'agissait des trains spéciaux qui amenaient des voyageurs à la gare maritime. Ces mêmes trains repartiraient demain avec des voyageurs à destination de la Méditerranée ou des Pyrénées pour aller ensuite vers l'Italie ou

l'Espagne. Ce sont aussi ces trains qui conduisent les Anglais fortunés vers Biarritz, la Bourboule, ou Vichy. Compte tenu de la clientèle, les voitures de ces trains sont de confortables carrosses ferroviaires rutilants brillant de leurs laques, leurs ors et leurs cristaux. Notre grosse berline nous attend. Le cocher en livrée est debout au bas de son banc de conduite. Il a aperçu le chariot d'allègement chargé de nos bagages dont le cocher dans la même livrée lui a fait un grand signe. L'enseigne aide ces dames à monter dans la berline tandis que Tertullien et Moïse font monter les enfants. Pierre-Hubert aimerait bien monter sur le banc du cocher comme il fait avec Sié ou Moïse à Charleston, mais la place est destinée à l'officier de marine tandis que le valet de pied rejoint le chariot d'allègement une fois qu'il a fermé les portières de notre voiture. Miarka et Tertullien ouvrent des gobilles encore plus émerveillées que celles de notre fils. Moïse observe la rue et l'encombrement, les petits métiers de la rue, les crieurs de journaux, les coursiers du télégraphe les sergents de ville en pèlerine et les fiacres qui arpentent la ville, de plus en plus nombreux au fur et à mesure que l'on quitte la zone du port pour aller vers le centre de la ville et ses belles rues et avenues.

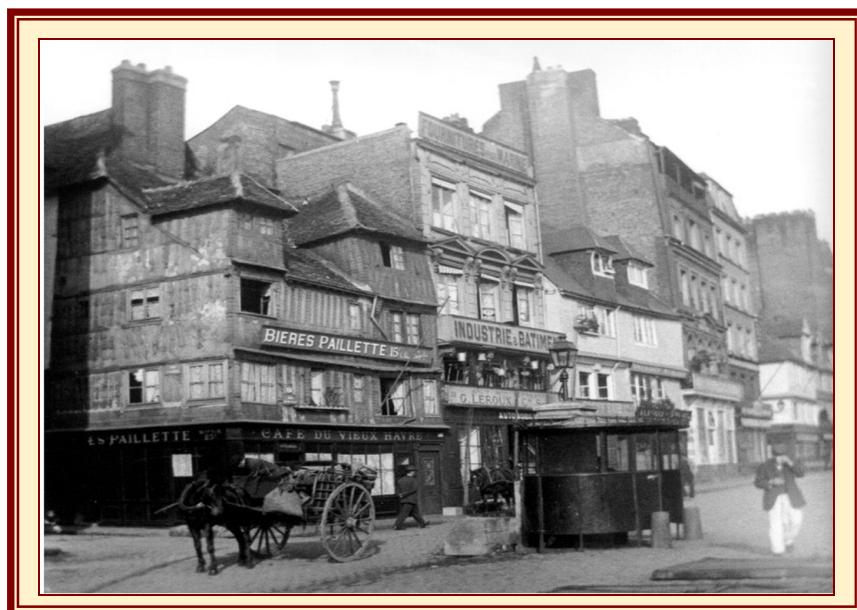
Avant d'atteindre les beaux quartiers, nous passons dans des rues moins actives en ce milieu de matinée où les ouvriers sont au travail. Au moment de nous engager dans une rue à gauche, notre cocher doit faire arrêter la voiture parce qu'un charreton encombre le croisement. Pierre-Hubert jr se met à lire l'enseigne d'un estaminet populaire de quartier qui fait l'angle de la rue où nous sommes avec celle que nous devons prendre. « Bière Paillette » énonce-t-il. Notre petit curieux a déjà vu de la bière et je lui en ai même fait goûter. Mais il est intrigué.

- Père, avec quel genre de paillettes fait-on de la bière en France ? »

Je dois lui expliquer que c'est un nom de bière, une marque.

- Ah oui, comme Le Mat pour votre gros revolver, Le Bossu pour votre petit revolver de poche ou Lefauchaux pour le gros revolver d'oncle Tertullien. Et pourquoi les revolvers français ont-ils tous des noms qui commencent par « Le » ? Celui de Mère s'appelle Remington, celui de M ; Kirkpatrick s'appelle Smith and Wesson et ceux de Grand Père se nomment Colt et Griswold. » Il n'attend manifestement pas de réponse à ses questions puisqu'il continue :

- Regardez, Père ! Qu'est-ce donc ce chariot de fer sans roue qui est posé au milieu du pavement ? Miarka qui ne perd pas un mot de nos échanges sourit lorsque j'explique à mon



filis qu'il s'agit d'une vespasienne. Et que je lui explique quel est la fonction de cet édicule.

Le portefaix qui avait encombré le carrefour avec sa charrette est sorti de la vespasienne et raccroche sa bricole tandis qu'un monsieur en pantalon blanc s'éloigne du même endroit en rajustant sa lavallière d'un air faussement détaché.

Nous repartons vers les beaux quartiers et nous arrivons à notre hôtel

qui se situe assez près de la mer mais sans être pourtant trop éloigné du cœur de la ville.

L'Hôtel des Phares va nous accueillir pour la nuit. Lorsque nous sommes pris en charge par le service de réception, l'enseigne de vaisseau prend congé de nous. Rendez-vous est pris pour demain avant sept-heures trente pour nous rendre à la gare de chemin de fer. Pour notre confort, la préfecture maritime nous laisse une voiture pour jusqu'à la fin de la journée car il est prévu que nous dînions à l'hôtel. Le cocher de cette calèche est un jeune normand à la bouille ronde et rubiconde. Il parle avec un accent marqué mais se fait parfaitement comprendre. Pour le souvenir, j'achète une carte à poster dont l'illustration est une lithographie imprimée de cet hôtel tout neuf.



L'Hôtel des Phares
Le Havre été 1865.

