

Chapitre 2

En Avant Vers l'Ouest !

À Paris, nous sommes une fois de plus logés au Cercle Militaire proche de notre gare d'arrivée. Un équipage nous attend avec deux fiacres de louage et un chariot militaire d'allègement. Lorsque nous nous présentons au comptoir de l'accueil, en même temps qu'il vérifie mon ordre de mission et nos passeports, le réceptionniste me fait signer la facture de louage des deux fiacres qu'il portera sur notre note, m'explique-t-il. Si Hélène n'est plus étonnée par le luxe du hall de ce cercle militaire installé dans un récent immeuble haussmannien, nos compagnons de voyage se montrent des plus admiratifs.

- Mon commandant, l'aide de camp du Ministre a réservé pour vous une suite d'officier général avec trois chambres et un salon. Mais le ministère ne règle la note que pour vous, votre épouse et votre fils. Sinon, il reste la possibilité de chambres au cercle des sous-officiers, où les prix sont plus modiques. »

Le chef réceptionniste m'a pris à part pour traiter de ces détails triviaux. Bien que vêtu en frac civil, on sent chez cet homme courtois le militaire, sans doute un sergent-major ou un adjudant d'administration centrale.

- Ne séparons pas mes accompagnateurs de notre famille. Rassurez-vous, je réglerai ce que le ministère ne prend pas en compte. Dès que serai plus au fait de mon programme sur Paris, je vous préciserai la durée de notre séjour.

- Mon commandant, j'ai pour vous un dossier qui vous donnera déjà des indications précises et une bonne idée de vos rendez-vous. Vos déplacements en fiacre sont pris en compte par le ministère. Il vous suffira de faire signer le cocher.

- Ah bon, ils savent lire ?

Le chef réceptionniste a un sourire amusé. « Nous ne traitons qu'avec une seule compagnie de fiacres qui ne nous envoie que des cochers éduqués et qui ne profèrent pas de grossièretés devant les dames et les enfants. »

En compulsant le dossier pendant qu'Hélène et Miarka pendent les vêtements à défroisser qui ne sont pas dans les deux malles cabines et pendant que Moïse et Tertullien examinent en détail notre suite et les chambres, je constate que je n'ai que deux rendez-vous dont la durée est d'une heure seulement chacun. L'objet est le même au Ministère de la Guerre et au Quai d'Orsay : la progression du chemin de fer transcontinental aux États-Unis. Au Ministère de Guerre, je vais rencontrer un directeur du Génie civil et un colonel du Génie militaire ainsi que le représentant du ministère des finances, ministère auquel j'appartiens en tant que géomètre du cadastre. Au quai d'Orsay, je vais être reçu par un fonctionnaire de la Section pour l'Amérique du Nord chargé plus précisément du dossier des États-Unis. Je me demande bien ce que peut me vouloir ce bonhomme, ma confiance es diplomates étant assez limitée. J'en ai rencontrés de valeur mais tous ne sont pas du même bois.

Mais ce que je vois, c'est que pour deux rencontres d'une heure, je suis collé à Paris pour deux jours et trois nuits, étant donné que ma première rencontre, celle au Quai d'Orsay, a lieu demain à seize heures et la suivante après-demain à neuf-heures trente. Les deux ministères sont assez proches l'un de l'autre. Si ces messieurs avaient eu le bon goût de me recevoir les uns le matin les autres l'après-midi du même jour, je n'aurais payé que deux courses de fiacre. Décidément, on se moque des deniers publics, à Paris ! Et comme les trains pour Angoulême partent vers dix heures quelle que soit la compagnie, je suis bon pour trois nuits à Paris. Et mes commensaux aussi, ce qui ne leur déplaît pas.

En fait, nous profitons un peu de Paris puisque nous avons du temps. Il fait beau et doux et la ville rutille de ses ors et des laques de ses berlines de luxe. Nous restons dans les

beaux quartiers et un soir nous allons même à l'opéra Le Pelletier. En effet le cercle des officiers y dispose d'une loge pour les résidents des suites des officiers généraux ce qui est notre cas. Nous y assistons à une représentation d'un opéra de Charles Gounod, l'Africaine, que je trouve personnellement très agréable. Je suis surpris de voir que les rampes d'éclairage et les projecteurs disposent maintenant de lampes à gaz. Vu la blancheur des lumières, j'ai l'impression qu'il s'agit d'acétylène. Lorsque nous revenons au Cercle, dans le salon de notre loge, je remarque que Miarka a les larmes aux yeux. Tertullien essuie ces larmes avec un mouchoir de fine batiste qu'il a acheté dans l'après-midi avec des gants beurre frais en pécari. Moïse semble plongé dans une profonde réflexion. Une fois que nous sommes posés, que Pierre-Hubert est dans son lit – le pauvre s'est endormi dans la loge des généraux – les langues se délient en un enthousiasme communicatif. Tout a été objet d'émerveillement, les costumes, les voix et le livret – parce que le programme comprenait de l'allemand et de l'anglais – et aussi la musique de Gounod et les effets de Deus ex machina largement aidés par les progrès de la technique.

Mais ces moments de grâce avaient pour moi une contrepartie : ma mission. Pour résumer, les militaires veulent que je mette à profit des missions de géomètre pour établir des bases d'une cartographie de ces zones mal connues des États-Unis. La solution préconisée est, sous prétexte d'établir des polygones de calibrage des appareils topographiques, de « planter » des bornes géodésiques et d'en établir les coordonnées maritimes dans le système international ayant pour références le méridien de Greenwich. Et si possible, pour ce faire de se faire offrir les tables éphémérides par les compagnies ferroviaires. Il est vrai qu'à partir de ces bornes on peut faire énormément de choses et notamment établir une vraie cohérence entre les chantiers de géomètres ce qui permettra aux deux compagnies de se rejoindre en un point encore à définir pour faire la jonction des deux réseaux. Le Quai d'Orsay, lui est davantage intéressé par les aspects financiers du projet pour établir une sorte de coordination entre les divers investisseurs français qui pourraient chercher à mettre des fonds dans cette aventure. J'ai bien compris que le souci des diplomates est de se bien placer vis-à-vis du gouvernement fédéral et faire oublier la construction de cuirassés et le soutien implicite à l'administration Davis. Les aventures mexicaines que soutient le gouvernement impérial sont plutôt une source d'irritation pour Washington.

Pour en revenir au Stonewall, son capitaine, Thomas J Page, ayant appris la fin de la Confédération et n'ayant plus un centime pour payer son équipage, a proposé au consul général espagnol de La Havane de lui vendre le bateau pour dix mille dollars. Le consul en a offert cent-mille dollars mais Page a refusé et s'est tenu à dix mille dollars, somme suffisante à solder son équipage. Le 19 mai de cette année, le Stonewall est donc passé sous pavillon espagnol. Mais d'après ce qu'on m'a dit au quai d'Orsay, le roi d'Espagne compterait le revendre au même prix à la marine étatsunienne. Parce que la transaction entre Page et l'Espagne a soulevé l'irritation du président Johnson et de l'amirauté fédérale.

Nous passons des vacances bien méritées et agréables. Hélène est tout heureuse de revenir en France. Les trains se sont encore améliorés. Les machines sont plus rapides en particulier sur la ligne qui va de Paris à Bordeaux et dessert Angoulême. C'est en 1853 que la compagnie du Chemin de fer d'Orléans a ouvert cette ligne qui n'a fait que s'améliorer depuis. Nous voyageons en première classe dans un compartiment pour nous tous. Les deux enfants occupent un seul des sièges mais ceux-ci sont larges. Nous n'avons que le nécessaire de voyage dans les filets à bagages, nos malles et valises étant pris en charge par la compagnie dans un fourgon à part.

Mon oncle nous a fait tenir un câble adressé au Cercle des Armées de Paris par lequel il nous fait savoir qu'il sera à la gare avec deux voitures et un chariot à une mule. Sans souci pour le voyage et l'arrivée, nous profitons des émerveillements des deux enfants. Une

fois que nous sommes installés dans notre petit havre de bois précieux et de laiton rutilant, la petite Macha se rencogne contre la cloison vitrée qui nous sépare du couloir et dont nous avons baissé les rideaux de velours clair. Pierre-Hubert jr, lui, s'est installé debout devant la grande vitre centrale qui donne sur l'extérieur et ne perd pas une image du spectacle qui s'offre à ses yeux. Notre convoi traverse la campagne française en direction du Sud-Ouest. Il fait grand jour et le train file dans le staccato régulier des bogies sur les jonctions des rails d'acier Bessemer. Les courbes sont assez rares et de très grand rayon dans cette plaine de la Beauce aux champs de céréales et prairies. L'assolement est triennal, cela se note. Dans les prés paissent des vaches assez massives à la robe pie ou fauve. Ces animaux sont assez différents des vaches de mes chères Pyrénées et ont assez peu de chose à voir avec les « Longhorn » d'Amérique du nord. Au bout de quelques heures, le paysage a changé. Nous avons longé la Loire sur quelques kilomètres et puis le train s'est engagé à travers la forêt de Sologne. Le tracé de la voie impose un ralentissement de notre train qui approche d'une gare de service où, je pense, le mécanicien va ravitailler en eau. Un agent de la compagnie passe dans les compartiments de notre voiture à couloir pour nous signifier que le prochain arrêt n'est pas une gare de voyageurs et que nous aurons à rester à bord. Je m'en doutais. Mais pendant notre approche nous longeons une forêt de haute futaie de peupliers et d'ormes dans les sous-bois de laquelle les rayons du soleil illuminent un sol de fougères et d'herbes qui doit aussi je pense nourrir des champignons. Notre train roule au pas. Comme il fait chaud j'entrouvre le panneau supérieur de la fenêtre centrale et en même temps que le courant d'air frais entre la voix puissante d'une trompe de chasse. Le sonneur appelle « au cerf » et bientôt les abois d'une meute nous indiquent que les chiens ont levé un animal. La trompe sonne à nouveau et du fond d'une allée cavalière nous apercevons un grand dix-cors coursé par une meute sonore de ses abois et gémissements. Suit la chasse avec les cavaliers en veste rouge de chasse et les lieutenants de l'ouvèterie en livrée d'un vert émeraude sombre. Nous n'assisterons pas à l'hallali ni à la curée, mais ce passage bref d'une cavalcade magnifique nous laisse, à tous je pense, une sensation de mirage.

C'est Pierre-Hubert qui rompt le silence le premier. « Père, les chiens vont-ils l'attraper, le... stag, heuh...le cheval à cornes ? » Sans entrer trop dans le détail, je lui explique que dans une chasse à courre, ce sont effectivement les chiens qui vont tuer le cerf ; qu'on leur donnera une partie de la viande en récompense et que les parties nobles de la viande serviront aux hommes. Il réfléchit quelques secondes puis conclut : « Je préfère qu'on chasse au fusil, comme chez Gand Papa. C'est plus propre. » Et puis il semble s'intéresser au bord de la Loire que nous longeons lentement. Notre train arrive enfin dans une sorte de triage où il s'arrête sous une manche à eau. Comme notre voiture est proche de la machine pour ne pas être exposée aux escarbilles, Pierre-Hubert observe le ravitaillement du tender. Nous sommes à la porte droite de l'extrémité avant de notre voiture et par la portière que j'ai ouverte ou par la vitre de la porte verrouillée qui donne sur le tender, nous pouvons profiter du travail précis et rapide des hommes du dépôt. Lorsque la boîte à fumée de la cheminée se trouve purgée par un jet de vapeur d'abord gris puis blanc, je comprends qu'il faut refermer la portière. Nous quittons notre poste d'observation au moment où le sifflet normalement strident mais là chuintant de vapeur encore mouillée annonce à tous les conducteurs, au chef de train et aux convoyeurs des voitures de voyageurs que notre nouvelle étape va commencer. Lorsque nous regagnons le compartiment Pierre-Hubert jr et moi, le train roule déjà dans les saccades du passage des aiguilles du triage. Et là, finalement assez péremptoire, notre fils décrète que la chasse à courre est un sport de sauvages. Nous avons du mal à retenir notre fou-rire. Non que nous donnions tort à notre enfant, mais à cause de son air professoral pour énoncer ce jugement sans appel. Miarka sourit tristement et commente en allemand, plus pour

elle que pour nous : « *Die Parforce Jagd ist ein grausamer Sport zum Spaß ein paar Männer und vor allem um ihren Reichtum zu verbreiten. Arme Tiere!* »¹

Je souris parce que ce qu'elle dit reflète tout à fait ce que je pense. Mais c'est aussi à cause de son allemand régional prononcé avec son accent des Sudètes.

„*Du hast Recht, Tante Miarka! Ich sage wie du.*“²

Du coup, nous nous regardons sidérés : C'est Pierre-Hubert jr qui a énoncé ce soutien à Miarka ! En allemand des Sudètes ! Miarka ne paraît pas surprise, elle prend la tête de notre fils entre ses mains et lui dépose un gros baiser sur le front.

„*Du bist ein wirklich netter Kerl, mein Liebling. Bleibe immer noch so schön; für immer!*“³

Allons, nous ne nous livrerons sans doute jamais à la chasse à courre. De toute façon, mes moyens financiers ne me le permettraient pas. Et c'est sans regret tant je trouve cet art cruel. La chasse, oui, si on ne peut pas faire autrement. Et au fusil ou à la carabine pour tuer rapidement l'animal.

Et pourtant, cette ruée multicolore faite du brun du cerf évoluant vers le fauve, noir et feu de la meute pour s'achever dans le blanc des culottes qui glisse dans les bottes noires à revers brun-rouge, les vestes de chasse écarlates ou vertes, les éclairs de cuivres des trompes et cornes, tout ceci ondulant sous la futaie inondée de soleil... C'était beau !

Le train roule lentement sur un canton sinueux pour rejoindre la voie neuve vers Bordeaux. Nous longeons une prairie d'herbe haute qui attend la fenaison. Une gentilhommière nous observe à travers l'orée d'un grand bois.



Une gentilhommière nous observe à travers l'orée d'un grand bois.

C'est en fin d'après-midi que nous arrivons à Angoulême. Cette fois-ci, nous sommes nombreux. Je sens nos compagnons de voyage sont un peu tendus en descendant du train. Nous nous rendons à la salle des pas perdus pour attendre le déchargement de nos

¹ La chasse à courre est un sport cruel pour le plaisir de quelques hommes et surtout pour étaler leur richesse. Pauvres animaux !

² Tu as raison, Tante Miarka ! Je dis comme toi.

³ Tu es un vrai gentil garçon, mon chéri. Reste toujours aussi gentil ; pour toujours !

bagages sur les charretons à bras. J'aperçois mon oncle emmitouflé dans une redingote de drap gris anthracite qui s'accorde tout à fait avec son chapeau haut de forme. Il attend paisiblement notre arrivée à sa hauteur. Le cocher de la maison est un nouveau, apparemment. Il est en livrée et porte un chapeau périgourdin. Il est chaussé de solides chaussures de marche. Ce n'est pas le gros garçon de ferme qui accompagnait Albert pour nous prendre à Périgueux lors de nos vacances de fin 1861 et début 1862. Celui-ci paraît plus déluré et arbore un sourire réjouissant. Mon oncle embrasse Hélène, salue Tertullien et Moïse et fait le baisemain à une Miarka toute rougissante. Je présente mes deux amis et mon oncle leur serre chaleureusement la main entre les deux siennes. C'est alors que je vois arriver, venant d'une porte vitrée donnant sur le quai, Albert qui apparemment a quitté la Dordogne pour venir à Angoulême. Et il est suivi par Jansenne, le cocher de la maison d'Angoulême. Lui aussi est en livrée tandis qu'Albert est désormais en veste de drap et pantalon de velours. Jansenne est devenu un homme fait alors que lorsque je suis parti pour Rochefort en 1859, il était encore un tout jeune homme étreignant une ombre de moustache avec laquelle il lutinait les lèvres de ses cavalières au bal du 14 juillet. Albert a pris quelques mèches grises dans sa chevelure brune. Plus de trois ans ont passé depuis nos dernières vacances en France !

Albert m'a connu à peine sorti de l'enfance lorsque mon oncle et ma tante m'ont recueilli. C'est lui qui a soigné mes premiers bleus, mes premières écorchures. Si mon oncle m'a enseigné à tirer au fusil de chasse, c'est Albert qui m'a montré comment confectionner de bonnes cartouches avec des broches qui ne faillent pas. « Si la broche faux, alors tu perds ton perdreau, mais surtout tu dois décharger ton arme d'une cartouche qui est devenue aussi vicieuse qu'une couleuvre du gué de Vic. » Il évoquait ces couleuvres vipérines qui chassent dans les eaux de la Dordogne et qui ; comme la couleuvre de Montpellier, ont un crochet à venin au fond de la gorge. Pour tuer les proies qu'elles avalent au passage dans l'arrière-gorge. Alors Albert continue de me tutoyer et moi de le vouvoyer. C'est notre coquetterie. Mais une coquetterie qui a toujours surpris mes camarades d'école. Et surtout mes camarades de promotion. J'ai toujours considéré Albert non comme un employé de mon oncle, mais plutôt comme une sorte de grand frère. Et plus le temps passe plus notre différence d'âge se réduit en proportion. Il n'y a que lorsque des visiteurs protocolaires se présentent à la maison qu'Albert me vouvoie en m'appelant par mon grade. Encore une fioriture. Il m'a donc chaleureusement complimenté de mon élévation de grade dans la réserve. Je gage qu'il ne va pas tarder à me donner du « Mon commandant » long comme le bras. Les trois hommes prennent nos bagages à main et nous conduisent devant la gare à l'endroit où attendent la berline à huit ressorts et une sorte de fiacre avec un plateau derrière la cabine où sont arrimés nos bagages. Nous nous installons sur les banquettes en cuir les dames et mon oncle dans le sens de la marche, Miarka avec la petite Macha sur les genoux et les trois « jeunes » hommes le dos à la marche. Albert monte sur la banquette du cocher, après avoir soigneusement fermé la portière. Comme il semble avoir oublié de relever le marchepied, je me prépare à me lever. Mon oncle m'arrête. « Il y a de nouveaux marchepieds qui s'abaissent lorsqu'on ouvre la porte et remontent à la fermeture ». Une fois de plus, mon oncle a deviné mes pensées.

Après une semaine passée à Angoulême où Hélène et Miarka courent couturières et modistes qui les vêtent et les coiffent « à la mode de Paris » nous nous préparons à partir pour la Dordogne. Tertullien et Moïse se sont aussi vêtus à la française. Moi, je me suis fait confectionner une paire de bottes de chasse que je préfère aux bottes américaines plus adaptées au travail des « cow-boys » qu'au port en toutes circonstances. La chaussure de travail normale, en Amérique du Nord, c'est plutôt le brodequin hélas souvent assez mal fabriqué.

Avec mes bottes de chasse, je dispose de chaussures confortables, imperméables, faciles à entretenir et surtout solidement fabriquées en un cuir très bien tanné. Et je pressens

que j'en aurai besoin lorsque je travaillerai sur des chantiers pour le chemin de fer vers l'Ouest. Moïse m'a accompagné chez le bottier et à ma grande surprise a demandé au maître de la boutique s'il l'autoriserait à observer ses méthodes de travail. Intrigué, le bottier a examiné ce nègre habillé comme un dandy, puis il a souri et s'est enquis des raisons de cette demande.

- Je viens de regarder les chaussures et bottes que vous avez mises à l'étalage. Ce sont des modèles que vous ne vendez pas, mais ce sont des chaussures magnifiques. En Amérique, on ne trouve pas l'équivalent. On trouve de bons bottiers, mais on ne trouve pas le modèle de bottes que vous a commandées le Commandant de Berdeilhe. Je voudrais apprendre à en faire là-bas. Pour notre maison et non pour vous prendre des pratiques ici.

- Jeune homme, si votre maître vous y autorise, j'accepterai volontiers pour quelques semaines. Je n'ai pas d'apprenti en ce moment, mais je ne vous paierai pas.

- Maître, le Commandant de Berdeilhe n'est pas mon maître. Je ne suis pas esclave. Je l'ai été mais j'ai été affranchi il y a plusieurs années.

- Pardon, je pensais qu'en Amérique les nègres sont esclaves et qu'il y a la guerre là-bas à cause de cela. »

Quelques explications plus tard, Moïse est engagé pour trois semaines comme apprenti sans salaire. J'ai bien sûr laissé faire. Je suis certain que nous trouverons une solution pour son hébergement pendant notre séjour en Périgord.

Les presque trois mois que nous passons dans le château du Périgord sont un enchantement de tous les jours. Moïse qui devait nous rejoindre au bout de trois semaines ne s'est montré qu'au bout de cinq. J'ai emprunté une voiture légère pour aller le chercher moi-même à Périgueux. Au cours du trajet sur des routes bien remblayées et nivelées, il m'a expliqué qu'au bout de quelques jours le maître bottier l'a chaudement félicité de son savoir-faire et s'est mis à lui confier la réalisation de travaux pour ses clients.

- Maintenant, je lui fais des chaussures et des bottes pour hommes. Je lui ai parlé des plaques de caoutchouc durci pour fabriquer des semelles pour les brodequins. Il a eu l'air intéressé mais il est très difficile de se procurer ce produit destiné aux mécaniciens vaporistes... »

En fait après avoir tergiversé, Moïse me demande si je verrais un inconvénient à ce qu'il s'établisse à Angoulême. D'abord comme maître ouvrier chez le bottier et puis plus tard peut-être lui racheter son fonds. C'est une proposition du vieil homme qui se verrait bien ralentir son activité peu à peu et puis vendre son atelier en viager à notre Moïse entreprenant.

Cela voudrait dire qu'il nous faudrait lui trouver un remplaçant à la plantation, mais ce ne sont pas les bras qui manquent. La réputation de plantation Toppenot est suffisamment bonne pour que nous ayons le choix d'employés compétents.

- Il faut maintenant que nous nous penchions sur les formalités de prolongation de ton visa de séjour. Ton passeport américain est lié à mon passeport diplomatique et le visa est signé du consul de France à Savannah. Une fois que nous serons au château, nous enverrons un câble télégraphique à une relation à moi au Quai d'Orsay. Il faut que tout soit en ordre avant mon départ pour rentrer aux États-Unis. »

Une quinzaine de jours plus tard, le facteur nous apporte une lettre épaisse qui contient un passeport de résidence valable pour trois ans, et un dossier pour obtenir de la préfecture à Angoulême les attestations indispensables à l'obtention de papiers d'identité plus pratiques que le laissez-passer qui lui tient lieu de passeport.

*

* *

Nous quittons le Périgord avec regret mais il nous faut bien reprendre le train pour repartir en Amérique. À Paris, je suis à nouveau reçu au ministère de la Marine et des

Colonies et à celui des finances : à la Direction Technique des Travaux Cadastraux pour être plus précis. Tertullien et Miarka semblent bien tristes de repartir. La petite Macha a bien grandi pendant ces mois passés en France. Pierre-Hubert est très patient avec elle mais surtout il fait très attention à protéger Hélène dont les formes s'arrondissent.

Le voyage se déroule sans anicroche ni coup de chien remarquable. Nous repartons vers New-York sur le paquebot La France que nous connaissons déjà. Pierre-Hubert s'est fait quelques camarades en Périgord. Le pauvre était bien seul dans ce grand château où la compagnie de la petite Macha était davantage une responsabilité qu'une vraie compagnie.

Mais à l'occasion des fenaisons dans l'un des prés du château, il a fait la connaissance du fils d'un des métayers, un garçon de son âge très déluré et peu intimidé de fréquenter le petit-fils du châtelain local. Comme nous donnions la main à la fenaison Tertullien et moi, le paysan nous ayant observé du coin de l'œil et voyant que nous laissions faire les deux jeunes garçons ne s'est pas montré plus aristocrate que le baron.

Les deux enfants maniaient le râteau – à leur taille – avec ardeur et rassemblaient en petites meules le foin laissé par les adultes. Le soleil chauffait la campagne et nous avons plusieurs fois fait une pause pour boire à la régale le contenu de gourdes en peau de chèvre, un mélange d'eau de source et de sirop de pruneau au miel. Les échanges entre les deux enfants étaient un peu difficiles. Léon, le petit paysan, ne parlant que le patois périgourdin et Pierre-Hubert Jr que l'anglais, le français et de mieux en mieux l'allemand des Sudètes, notre fils s'est naturellement mis peu à peu au patois. Rapidement les deux enfants sont devenus inséparables. Mais le pauvre Léon a eu bien peu de temps libre pendant l'été. C'est le sort des enfants de paysans. Ce qui a fort impressionné Léon, cela a été de voir Pierre-Hubert monté sur la petite jument du domaine. L'animal est à peine plus haut au garrot que le grand poney qui est la monture de notre fils à la plantation. Aussi Pierre-Hubert se sent-il très à l'aise sur la selle française qui diffère pourtant des selles américaines ayant cours en Caroline du Sud. Et je dois dire que notre fils a déjà beaucoup d'allure lorsqu'il est en selle.

Nous nous sommes arrêtés près de la pâture où Léon gardait les vaches à lait. L'enfant nous a amicalement salués mais n'a pu abandonner son poste de vacher, d'autant que l'une des vaches avait manifestement décidé de se gaver des feuilles d'un jeune noyer. Nous avons assisté à une reprise en main de l'animal par le chien qui obéissait au doigt et à l'œil aux injonctions en patois de Léon. Dans la précipitation du moment, quelques jurons imagés ont volé des lèvres de l'enfant vers la vache rebelle. Pierre-Hubert n'a fait aucune remarque ni posé aucune question. Nous avons repris notre promenade, au pas pour ne pas ajouter à l'agitation de la pâture et une fois dans le bois, sur l'allée forestière sablonneuse, nous avons poussé nos chevaux en un petit trot enlevé bien reposant. Revenus au pas, nous avons laissé souffler nos animaux. Et au bout d'un moment, Pierre-Hubert me demande : « Père, qu'a-t-il voulu dire en demandant du poisson ?

- Du poisson ?

- Oui, du poisson puisqu'il a crié "maquerelle !" »

Je me mords les lèvres et je lui explique que ce n'est pas un poisson femelle mais une dame qui tient un sorte d'hôtel.

- Ah oui ! C'est comme lorsque les mulâtiers de chez nous crient « Son of a bitch !⁴ ».

Comme il a adopté un ton de constat qui ne demande pas de commentaire, je m'abstiens et nous continuons notre promenade dans le sous-bois tiède et humide. Mais je note que décidément notre baronnet note tout sans avoir l'air de rien.

⁴ Fils de chienne !

Nous sommes bien loin de ce souvenir, à voguer sur les eaux grises de la Manche. Il n'y a pas plus de trois heures que nous avons quitté le Havre. Nous voyons défiler le Cotentin, nous avons aperçu le Mont Saint-Michel et doublé le Cap de la Hague. L'air frais et iodé balaie le pont quand Pierre-Hubert me demande : « Savez-vous écrire en patois Père ? »

- Oui. On peut toujours écrire dans toutes les langues, Pourquoi ?

- Je voudrais écrire à Léon. »

Il me faut expliquer à notre enfant que selon tout vraisemblance pas plus Léon que son père ne savent écrire. Ils n'ont pas eu la chance d'aller à l'école. Alors notre petit homme se campe sur ses deux pieds écarté de la largeur de ses épaules et il décide : « Eh bien moi, plus tard, je serai maître d'école ! » Hélène est encore dans notre suite avec Miarka et Tertullien aussi décidé-je de les rejoindre. Pierre-Hubert m'emboîte le pas et nous trouvons tout ce monde occupé à admirer la petite Macha dans la robe pour enfant que lui a confectionnée la couturière d'Angoulême rien que pour le plaisir. Certes, les deux « dames américaines » ont été de bonnes pratiques, mais le geste est néanmoins bien aimable. Personne n'en parle, mais nous avons le cœur lourd un peu d'avoir laissé Moïse en France.

Lui, est très heureux. Il loge dans une dépendance de l'hôtel particulier de mon oncle et ma tante. Le loyer en est modeste mais notre habile artisan en a déjà fait un bijou à ses moments perdus. En plus des bottes que je me suis fait faire à mon arrivée, Moïse m'a remis la veille de mon départ une paire de fortes bottes en cuir épais qui me seront, m'a-t-il expliqué, fort utiles lorsque je serai dans les chantiers des Collines Noires ou des Rocheuses. J'essaie ces belles bottes. Elles me vont comme des bas ! Moïse a utilisé mes mesures conservées par le bottier et il a fabriqué des merveilles. Pourtant elles sont un peu lourdes. Moïse à qui j'en fais la remarque s'empare d'un aimant posé sur une table de couture et l'approche de la semelle. L'aimant s'y colle.

- Voyez-vous, entre deux semelles épaisses j'ai noyé des semelles en toile d'acier. J'ai bien noyé tout cela dans de la graisse pour éviter que l'eau ne les rouille. Mais de la façon dont j'ai fabriqué la botte, n'importe quel bottier pourra enlever la semelle de dessous pour enlever les semelles d'acier si elles se rouillaient et devenaient inutiles. Avec ces bottes, vous serez sûr de ne pas vous trouer les pieds sur des clous lorsque vous traverserez les chantiers boueux où traînent les planches clous en l'air. »

Décidément, est-ce le nom ? Mais Moïse a deviné mon avenir comme un prophète inspiré. C'est avec une joie un peu mâtinée de nostalgie que nous arrivons enfin à la plantation Toppenot, encore emplis de ces quelques mois de régénération. La ville commence à se reconstruire. Il y a encore beaucoup de chantiers, de terrains vagues qui ont porté autrefois de belles maisons. Mais on sent comme un espoir.

La situation politique est loin d'être réglée. Il va y avoir des élections au congrès l'an prochain. Washington ayant considéré qu'avec la victoire de l'Union la reconstruction est en marche, il y a un net flottement au sein des détachements d'occupation comme les nomment les nostalgiques de la Confédération. Les États ex-confédérés ont profité de la période pour voter des Codes noirs qui restreignent de façon draconienne les droits des nouveaux affranchis. Aldebert est persuadé que cela va se retourner contre les vaincus. Ne dit-on pas : *Vae victis* ?⁵

Si les républicains radicaux l'emportent l'an prochain lors des élections au Congrès ils seront en force pour conduire ce qu'ils nomment déjà la « Reconstruction radicale ». On risque fort de voir les gouverneurs civils des États du Sud, remplacés par des administrations militaires d'occupation. Notre grand espoir est que Peter C. Gaillard soit effectivement élu Maire en novembre qui vient.

⁵ Malheur aux vaincus.

Outre le courrier de l'Ambassade que m'a remis Casaubon à mon débarquement à New-York, j'ai une lettre datée de plusieurs semaines de notre compagnon de voyage, M. Gabriel Jamet, le Maire de Saint-Étienne du Rouvray. Il se rappelle à moi pour la question du coton de Caroline du Nord dont nous avons parlé à bord lors de la traversée aller vers la France. Mais j'ai aussi des courriers plus récents à propos de la compagnie ferroviaire Union Pacific. Les vacances sont bien finies.

* *

*

Le temps de nous remettre de notre voyage et pour Hélène de ranger ses nouvelles toilettes de Paris dans la garde-robe où elles devront attendre la naissance de notre deuxième enfant, je suis déjà sollicité pour me rendre au siège de l'Union Pacific Railroad. Il me faut me rendre au Nebraska, à Omaha où Durant a installé sa base fixe et le siège social de cette compagnie qui a en fait été créée par Abe Lincoln en 1862. Durant y a entre autres ses services de comptabilité mais il dirige lui-même les travaux au plus près du chantier. Il a paraît-il un train spécial composé de deux voitures, l'une lui servant de bureau et de salle de réunion, l'autre lui servant de chambre d'hôtel avec un cabinet de toilette qui comprend une baignoire. Aldebert me précise cela en riant à gorge déployée. Il faut dire que comme Durant a fait des études de médecine et qu'il continue à se présenter comme le *Docteur* Thomas C. Durant, Aldebert le considère comme un poseur. Il nourrit le même reproche à l'égard d'Alexandre F. Le Mat qui se prétend docteur alors qu'il n'est que pharmacien. Un pharmacien qui ne pratique pas, d'ailleurs, passionné qu'il est par les armes qu'il conçoit. Mon beau-père n'est pas plus amène envers Samuel Colt dont il se demande où il est allé pêcher son grade de Colonel. « *Colonel* Samuel Colt ! Mais colonel de quel régiment, grands dieux ! » a-t-il coutume de s'exclamer.

En attendant, moi, je vais d'abord devoir me rendre à Washington pour rencontrer le fonctionnaire responsable du suivi de ce grand projet qu'est la construction de la voie ferrée transcontinentale. Il a, paraît-il, une mission à me confier et tient absolument à me rencontrer. Ensuite, je prendrai le train jusqu'à Saint Louis pour traverser le Mississippi et reprendre de l'autre côté du fleuve un nouveau train vers Omaha. Hélène dont les formes s'arrondissent ne m'accompagnera pas. Nous conférons Aldebert, Tertullien et moi. Pour le moment, il n'est pas question de nous rendre au « Far-West », les travaux de Durant n'ayant pas vraiment progressé vers la Californie. Les frères Ames ayant pris le contrôle du Credit Mobilier of America, la société financière que Durant et George F. Train ont mise sur pied pour gaver des actionnaires, on pense que la progression du chantier vers l'Ouest va s'accélérer. Durant n'a plus la bride sur le cou. Je dirais même qu'il est bien tenu rênes serrées par les deux frères et que les manipulations tortueuses ne vont pas tarder à se fondre dans les ombres du passé.

Aldebert admet parfaitement de laisser Tertullien m'accompagner. Nous ne serons pas trop de deux géomètres pour faire ce qui va nous incomber. Comme notre premier déplacement ne doit être qu'une prise de contact, nous n'emporterons pas de matériel lourd. Nous tenterons de prendre contact avec les géomètres de la compagnie de chemin de fer en plus du contact que nous allons tenter de nouer avec Durant. Il paraît que c'est un homme d'affaires cassant et retors, mais justement c'est de la manière de l'appâter que nous allons traiter lors de notre entrevue à Washington. Notre malle technique ne comportera que des jumelles, mon sextant à bulle et un pied court sur lequel on peut le visser. J'y logerai aussi ma chambre photographique et des plaques. Pour déterminer les directions, nous nous contenterons de boussoles pour cette fois. Par la suite nous prendrons deux théodolites, les tables stellaires, une table de graphiquage et une bonne réserve de papier. Parce que je pense qu'il nous faudra faire preuve d'autonomie par rapport aux équipes de l'U. P. R.

Finalement, nous n'embarquons rien de tout cela. Un câble nous arrive à la plantation émanant de notre futur correspondant à Washington. Il nous confirme que tant que la voie

ferrée n'aura pas avancé de manière significative, nous n'aurons aucune mission de géomètre. Ce premier déplacement aura surtout pour but de nous faire connaître et, notre correspondant l'espère, de nous faire accepter par un Durant au caractère plutôt incertain.

Les voies ont commencé à s'améliorer pendant nos vacances et le voyage vers Washington a repris une durée plus normale. La ville fédérale est encore marquée par la guerre et la présence des troupes en transit encombre la gare centrale. Nous sommes attendus par un représentant du département des transports et logés dans un hôtel où se trouvent de nombreux responsables de diverses entreprises liées au chemin de fer. Nous rencontrons même au comptoir d'accueil deux personnages en chapeau haut de forme qui portent un badge de l'Union Pacific Railway Co. Leur façon de s'exprimer fait penser à des commerçants plutôt qu'à des ingénieurs dont ils arborent pourtant la mise. Tertullien et moi évitons de susciter leur intérêt. Nous parlons français à mi-voix. Ce n'est que lorsque le concierge s'approche de nous que je me mets à parler anglais. Nous échangeons quelques considérations mon ami et moi tandis que le concierge qui a pris une note de plusieurs pages dans un « pigeon hole⁶ » s'affaire à nous trouver un chasseur pour s'occuper de nos bagages et nous guider vers notre suite. Le représentant du ministère est remarquablement discret mais je note que l'un des deux personnages de l'U. P. R. nous considère avec un peu plus d'attention que celle que provoque normalement la présence de voyageurs étrangers.

Lorsque nous sommes redescendus dans le hall, les deux agents de l'UPR ont disparu. Il est encore temps de travailler et nous partons vers un bâtiment installé sur Pennsylvania Avenue pas très loin du poste de police où j'avais fait la connaissance d'Eamon Kirkpatrick il y a bientôt cinq ans. Et je note que notre hôtel est en fait tout proche d'ici et donc de la Maison Blanche. Je n'ai pas de nouvelle récente d'Eamon et nous serions curieux de le retrouver, Tertullien et moi. Je sais qu'il ne s'est pas éternisé à Charleston et il me semble qu'il devrait être revenu à Washington pour y prendre une poste plus important.

Le bâtiment où nous entrons est de style américano-haussmannien c'est-à-dire à un étage, à toit de tuile à quatre pans mais avec un péristyle orné de colonnes de style grec comme les affectionnent les États-Uniens aisés. L'ameublement est de style néo-ancien en bois américains, qui s'inspire du Louis XVI mais dont le vernis lui donne un aspect résolument neuf. Le hall est assez grand et un huissier en habit et en arme nous attend pour nous conduire à une salle de réunion. Nous y sommes peu nombreux. Quatre personnages locaux nous attendent ce qui avec notre cicérone, Tertullien et moi porte le nombre des participants à cette entrevue à sept.

Les quatre hommes sont un représentant démocrate, un représentant républicain, un fonctionnaire du trésor et un ingénieur des chemins de fer affecté sous contrat au département des transports. Notre guide est le secrétaire de cette réunion qui va dérouler les points de l'ordre du jour.

Comme il est un peu le maître des cérémonies, il expose la position gouvernementale sous le contrôle des deux parlementaires. Le but de notre mission sera de renseigner l'ingénieur représentant du gouvernement sur les travaux entrepris par les équipes de Durant. La crainte permanente des payeurs, c'est-à-dire du Trésor, c'est que Durant et ses sbires trouvent un moyen de faire danser l'anse du panier en s'appuyant sur les amendements au contrat qui lie UPR – c'est-à-dire Durant et Train – au gouvernement fédéral. En particulier, il sera aisé de faire sinuer la ligne plus que de raison pour allonger le trajet dans les plaines où la pose de la ligne est plus facile que dans les zones accidentées de la montagne ou des collines. Il est une autre menace, c'est que la direction de la compagnie ferroviaire favorise

⁶ Trou de pigeon. Il s'agit des cases, chacune attribuée à une chambre ou une suite, dans lesquelles on place le courrier ou les papiers divers destinés aux clients lorsqu'ils sont sortis en ville. Cette expression imagée se réfère aux loges des pigeons domestiques dans un pigeonnier, notamment des pigeons voyageurs qui servaient de transporteurs de messages.

certaines agglomérations en y faisant passer le chemin de fer, moyennant finances, bien évidemment. C'est après cet exposé que l'ingénieur prend la parole.

- Nous suggérons que vous nous aidiez en exerçant un travail de géomètre indépendant de ceux de la compagnie Durant & Train. Pour nous faire admettre, il faudrait que vous demandiez à Durant l'autorisation de vous greffer sur ses équipes – quitte à payer les frais de nourriture – pour réaliser des travaux topographiques de précision utilisables librement par les techniciens du chemin de fer. Vous interviendriez à la demande du département de l'enseignement pour fournir aux professeurs de géographie des bases stables qui serviraient à la réalisation de cartes de géographie physique. Pour étayer cette position, nous vous signerions un contrat de mission qui serait payé par le Trésor. À vous de voir comment faire admettre cette proposition à Durant et Train. Toutefois, il faut savoir que les polygones que vous réaliserez devront servir aussi à implanter des bornes géodésiques sur les sommets des chaînes de collines et de montagnes longeant le tracé de la ligne. Il nous faudra des relevés précis de ces bornes à charge ensuite pour nos services d'y installer des balises visibles de loin qui serviront aux entreprises qui seront dépêchées à l'avenir pour la réalisation de cartes diverses. Vous comprenez bien que ce dont nous aurons besoin, ce sont des données cohérentes qui nous permettront de guider les deux têtes de lignes de chemin de fer vers un point de rencontre commun dont nous ne savons pas encore où il se situera. Parce que tout dépendra des difficultés de la progression dans les Montagnes Rocheuses. Grâce à vos informations et données, nous pourrions envoyer des inspecteurs géomètres et ingénieurs des voies terrestres et ferrées sans que vous soyez pour autant mis en porte-à-faux devant Durant. Car c'est surtout à lui que vous aurez affaire dès que le train aura commencé à avancer vers l'Ouest. Train, lui, sera certainement toujours entre Omaha et Washington. »

Devant cet exposé net, je ne vois pas de question immédiate à poser. Tertullien, lui, toujours les pieds sur terre, demande qui va régler les frais de notre déplacement jusqu'à Omaha. Et nous découvrons que tout est planifié. Les billets sont prêts, les réservations d'hôtel aussi. Pour le franchissement du Mississippi, il nous reviendra à nous rapprocher du bureau du département des transports installé à Saint-Louis. Nous découvrirons par nous-même combien il n'est pas toujours aisé de franchir en payant le prix normal.

La réunion se finit sur une bonne ambiance. L'ingénieur nous fait savoir qu'une voiture de l'ambassade va passer nous prendre et nous reconduira à notre hôtel. Demain nous commencerons notre périple vers chez M. Durant.

Au poste militaire de l'ambassade, l'Amiral nous indique ce que nous devons fournir comme données géodésiques à destination du ministère de la Guerre à Paris. Outre les coordonnées et les croquis de positionnement des bornes, nous devons aussi fournir un état de l'avancement de la ligne transcontinentale vers l'Ouest. Cela nous promet de devoir dessiner des carnets de points illustrés qu'il nous faudra dissimuler pour éviter les accusations d'espionnage. Nous trouvons une bonne solution pour justifier la détention d'au moins un exemplaire de chacun de ces carnets : nous en aurons besoin pour assurer la cohérence géodésique des relevés. Comme aucun dîner officiel n'est prévu avec les « Américains », nous acceptons l'invitation de Simon Casaubon lequel nous prie au restaurant. Son épouse est chez ses parents et il a sa soirée. Nous parlons de choses et d'autres mais surtout Simon nous donne des nouvelles d'Eamon Kirkpatrick. Il est passé « commissioner » c'est – dire une sorte de Préfet de Police – à Washington. Il est en charge de toute la police municipale de la capitale fédérale. Quand il a appris notre venue, il a regretté de ne pouvoir nous recevoir en raison d'un stage universitaire de Droit public auquel son administration l'a inscrit. Mais il compte bien nous rencontrer maintenant que nous allons passer plus souvent par Washington.

Le début du voyage vers Saint-Louis, côté Illinois se déroule confortablement. Le train roule assez vite sur une voie en bon état. Il me tarde d'arriver au Mississippi où il est

question de construire enfin un pont sur ce large fleuve qui est à la fois une coupure sur la route vers l'Ouest et une voie de liaison entre le sud et le nord du pays. Il nous faut cinq jours pour rallier Washington à Saint-Louis en passant par Chicago. Nous avons beau voyager en première classe, le confort est loin de celui des trains français de la même classe. Nous avons loué un compartiment complet pour pouvoir dormir allongés sur les banquettes. Car il n'y a pas de wagon-lit et pas d'escalé prévue. Séquelles de la guerre oblige.

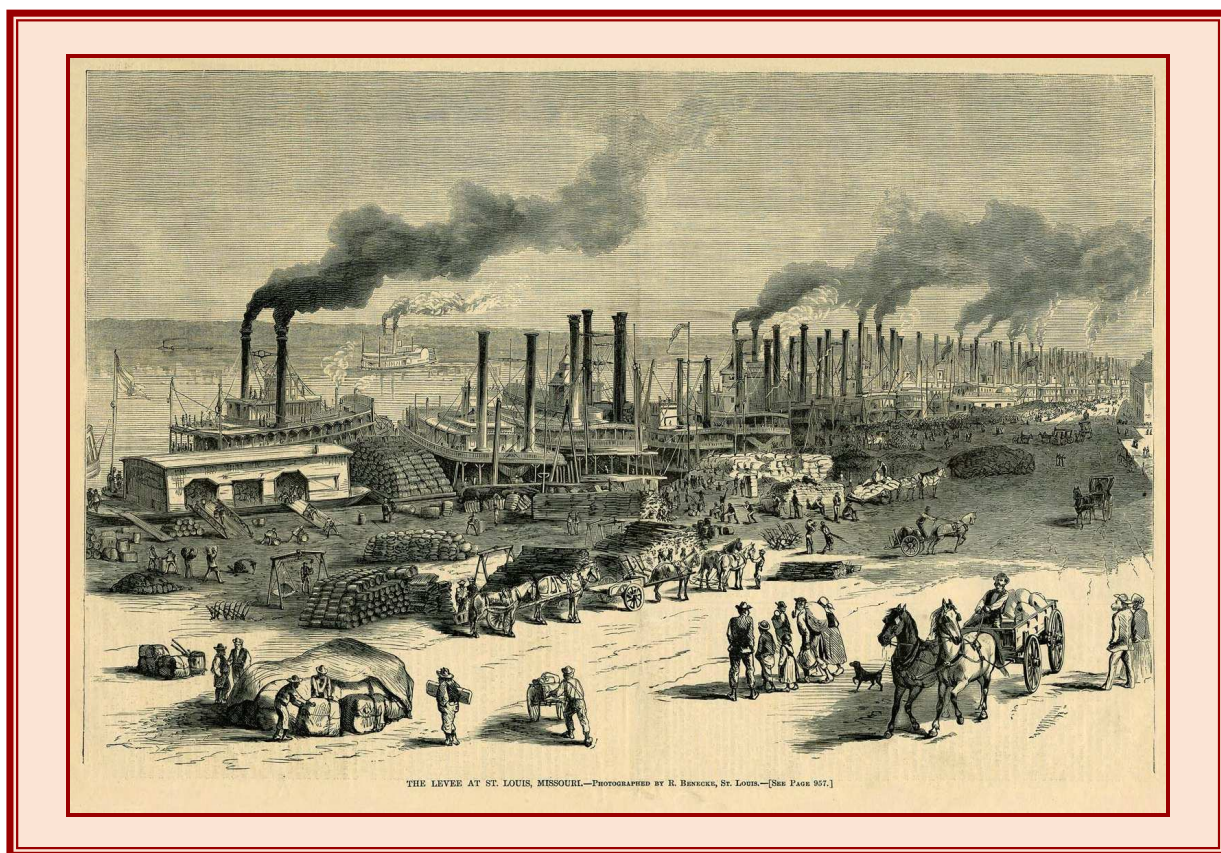
Pourtant le convoi s'arrête à plus de dix gares étapes où les gens descendent, montent et où les mécaniciens et chauffeurs se relèvent après avoir fait le plein d'eau et de charbon. Il y a deux équipages qui ont leur logement dans le fourgon de queue qu'ils appellent un « caboose ». Lorsque le contrôleur comprend que nous sommes des employés du ministère des transports pour la compagnie U.P.R., il prend contact avec l'équipage pour signaler notre présence et les cheminots nous offrent de venir bénéficier des facilités de leur fourgon, eau pour la toilette, café le matin. Il n'y a que pour les besoins naturels que nous devons continuer à utiliser les commodités lors des arrêts en gare. Mais cela nous rend le voyage plus agréable tant j'ai horreur d'être sale de la nuit. Et je dois dire que la petite salle de toilette du « caboose » est pratique et aisée à utiliser. Le contrôleur nous précise qu'il s'agit d'un véhicule destiné aux voyages à longue distance.

Nous arrivons enfin à Saint-Louis. Nous avons été annoncés et un coche de la compagnie de chemin de fer vient nous prendre pour nous conduire à l'hôtel, pratiquement uniquement habité par des administrateurs et ingénieurs des diverses spécialités qui concourent à la construction des voies ferrées et des gares. Il y a même des techniciens du télégraphe de la compagnie dont je découvrirai plus tard les compétences variées et opérationnelles. Mais comme il fallait s'y attendre, nous tombons dans le hall de l'hôtel sur les deux personnages que j'avais remarqués l'autre soir à notre hôtel de Washington. Alors par courtoisie et pour montrer que nous ne nous cachons pas je les salue d'un signe de tête. L'homme du chemin de fer qui nous a accueillis à la gare nous remet un dossier enfermé dans une enveloppe brune en papier épais. Il nous précise de vive voix que nous avons rendez-vous avec M. Durant demain à neuf heures au comptoir de l'U. P. R. C'est à deux pas et nous nous y rendrons à pied. J'ai remarqué que dans les rues pratiquement personne ne porte d'arme. Visible, du moins. Nous ne prévoyons pas de traverser le fleuve cette fois-ci, mais nous verrons bien ce que nous dira Durant. Notre accompagnateur nous a expliqué que Durant est ici pour nous y accueillir sans nous obliger à aller jusqu'à Omaha. Lui-même était à Chicago et est arrivé hier soir par l'express. Son train l'attend à Saint-Louis ouest et il partira avec vers Omaha ; encore quatre jours de trajet si tout va bien. Tertullien et moi nous regardons un peu incrédules. Quatre jours ! Pourtant la distance entre Saint Louis et Omaha fait la moitié de celle entre Washington et Saint-Louis. Je suppose que la ligne ne doit pas être en très bon état. Nous verrons bien. Nous décidons d'aller au bord du fleuve pour nous rendre compte de ce qui nous attend.

Nous sommes sidérés de voir combien le port est important. La localisation de notre hôtel, assez loin du fleuve pour éviter les accidents dus aux crues, nous a caché l'ampleur de la présence de gros bateaux le long des berges. On comprend mieux que la construction d'un pont présentera des difficultés techniques difficiles à surmonter. D'abord parce que la berge de notre côté – et ce doit être la même chose sur l'autre rive – semble être d'un sol mou et argileux. Il semble difficile de trouver un sol dur pour y ancrer des piles. Il existe bien des solutions qu'apportent les progrès de la sidérurgie. Mais il faut bien enfoncer des piles de manière solide pour soutenir la travure d'un pont qui doit supporter des trains. Et on ne peut imaginer de réserver un tel ouvrage aux seuls trains. Il faudra bien prévoir une chaussée pour les voitures et des trottoirs pour les piétons.

En attendant, nous nous remplissons les yeux du spectacle de l'agitation des quais d'un grand port. N'étaient les odeurs, on pourrait se croire sur certains quais de New York. Ici

l'air sent la vase, la boue et les saletés que la ville déverse dans le fleuve. Par-dessus ces effluves s'imposent les mélanges d'odeurs de bois et de charbons des nombreuses chaudières qui génèrent la vapeur qui meut toutes les machines de ces bateaux de tailles variées.



* *
*

Nous nous rendons au siège de la compagnie après un petit-déjeuner qui va s'avérer lourd à digérer. Je ne suis pas sûr de la fraîcheur des saucisses qui nageaient dans de petits haricots blancs mal cuits. Les quelques morceaux de lard sentaient le rance et le café avait un goût de bois brûlé. Les pancakes étaient les seuls mets qui semblaient frais du jour, mais ils n'étaient pas tout à fait cuits et collaient aux dents encore plus que le sirop d'érable douteux qui semblait additionné de mélasse.

Monsieur Durant nous accueille avec une sorte de sourire mitigé. Il est assis derrière un bureau très américain.

Devant le bureau de la compagnie, installé dans un immeuble en bois aux deux étages assis sur une base en pierre de taille, nous nous regardons Tertullien et moi. Le bâtiment semble miteux. En tout cas la peinture de la façade aurait bien besoin d'un rafraîchissement. Des clerks et commissionnaires entrent et sortent portant qui des cartables, qui des caissettes en carton, qui du courrier volumineux.

Nous escaladons le perron pour entrer dans le hall. Un gardien en uniforme brun aux parements jaunes nous intercepte et contrôle que nous avons bien rendez-vous. Il tire sur un cordon et un chasseur nègre en uniforme de groom d'hôtel vient nous prendre en charge. Le noir nous considère avec curiosité lorsque le gardien lui confirme que nous avons bien rendez-vous avec le grand chef. Une fois que nous avons commencé à lui emboîter pas dans le large escalier, il se tourne vers Tertullien qui, plus âgé que moi, lui semble être le chef, ceci pour s'enquérir de l'endroit d'où nous venons. Lorsqu'il apprend que nous sommes français,

il a un large sourire et nous lance un large « Welcome in Saint Louis ». Nous entrons dans une sorte d'antichambre étroite pour nous trouver devant un homme en gilet qui se lève pour nous accueillir. Il ne se trompe pas de chef, lui, et semble bien informé sur nous deux. Il me demande nos laissez-passer ferroviaires émanant de l'agence du ministère. Il nous annonce et Nous fait entrer dans un bureau qui n'a rien d'impressionnant malgré la table de travail américaine, mauvaise copie d'un bureau Louis XVI.

Durant est là, assis à scruter des comptes en déroulant des listes de papier glacé. Sur la table, des registres épais et un encrier.



Durant est là, assis à scruter des comptes

Il abandonne ses comptes et vient vers nous. Debout et avec le sourire, il a moins l'air d'un épicier. Mais on sent le personnage retors derrière son apparente courtoisie. Il nous invite à nous asseoir dans un angle de son bureau, nous présentant des fauteuils « club » que nous cachait la porte du bureau.

- Messieurs, nous sommes ici dans un bureau provisoire. Lorsque la construction de la voie aura commencé, nous déménagerons vers une structure plus commode. Nous resterons sur la rive Est du fleuve. Nous, c'est à dire l'administration de la compagnie, en fait. S'il y avait un pont sur le fleuve, nous aurions pu nous installer de l'autre côté mais de toute façon je serai le plus souvent au plus près du chantier, en tête de ligne. J'ai déjà un train de l'autre côté en attente au triage de la gare de Saint-Louis Est. La voie vers Omaha n'est pas terrible mais elle est en état pour tirer des trains sans déraillement. »

Durant nous demande quelle sera exactement notre mission à son profit. Je lui détaille la mission de géodésie et de cohérence géographique des chantiers des géomètres.

- Précisez-moi ça. J'ai du mal à comprendre l'intérêt de la chose.

- Vos géomètres vont être très occupés à faire les mesures de planimétrie – le positionnement de l'axe de la voie au bon endroit tel que défini par vous – et le nivellement pour déterminer l'altitude et la pente des tronçons de voie. Mon collègue et moi sommes missionnés pour installer des bornes repères avec des coordonnées géographiques et altimétriques mais aussi des directions repères pour que vos géomètres ne perdent pas de temps à déterminer la juste direction du nord. En plus, pour leur faciliter la tâche, nous installerons ce que l'on nomme des polygones de calibrations. Ce sont des espaces où ils pourront régler leurs appareils en déterminant par exemple la déclinaison des aiguilles aimantées ou vérifiant le réglage des télémètres. Il faut une bonne journée pour installer un polygone et si on a les documents nécessaires une journée pour installer une borne géodésique avec sa balise repère. Je suis sûr que vos géomètres seront heureux de pouvoir disposer de ces moyens de réglages et de repérage pour se concentrer sur leur travail au profit de la voie ferrée. Pour réussir la rencontre des deux tronçons, il vous faudra une précision, notamment en ce qui concerne la détermination de la direction du Nord, que l'aiguille aimantée ne peut vous donner.

- Et de quels moyens aurez-vous besoins ? J'imagine que vous allez me demander une voiture pour vous loger et installer votre bureau, qu'il faudra vous protéger contre les indiens et les pillards. Je vous imagine mal aller jouer les trappeurs ou les chasseurs de montagne pour aller planter vos... bornes ?

- Nous aurons deux chariots moyens et nous serons quatre personnes. Dont deux cochers. Nous aurons des mules pour porter notre matériel. Mais nous ne serons pas en permanence sur le chantier. Nous installerons les bornes au fur et à mesure de votre avancée vers l'ouest, et les polygones à la demande. Nous viendrons chaque fois en train jusqu'à la tête de ligne et nous logerons dans le campement de tête de ligne.

- Alors là, je vous souhaite bien du plaisir. Lorsque vous serez avec nous, vous disposerez d'une voiture bureau assez grande pour que vous puissiez y loger. Cela me paraît plus sage. Ce sera plus facile pour vous d'emprunter des mules de notre cheptel. Vous n'aurez à vous occuper que de vos appareils et de vos papiers. Même les tables à dessin de mes architectes seront à votre disposition. Pour le moment, nous ne sommes pas encore en route. J'ai déjà un géomètre qui est parti à Omaha pour reconnaître le tracé possible de la première étape de la nouvelle ligne. Je dois me rendre à la gare de l'ouest pour vérifier l'aménagement du train qui sera mon moyen de transport, mon bureau mobile et mon logement. J'ai fait installer dans ma voiture personnelle ma salle à manger, ma chambre, une salle de bain et des commodités et dans celle qui sera le bureau et la salle destinée aux réunions de chantiers et d'administration locale, j'ai fait installer une station terminale de télégraphe. Ainsi je n'aurai pas souvent besoin de me rendre à l'Est. J'espère.

Comme je vais aller visiter mon train, je vous invite à venir avec moi de l'autre côté du fleuve. J'ai une chaloupe à vapeur au quai des bacs. Nous en aurons au maximum pour deux heures de séjour sur la rive ouest. Si cela vous dit, je vous emmène de l'autre côté. »

Nous acceptons l'invitation et comme nous voyons que Durant prend dans un tiroir une forte poivrière à double action, nous ne nous faisons plus de souci de nous être armés avant de quitter l'hôtel.