

LE VENT ET LE LION

JAMES
McBRIDE

Gallmeister 

DU MÊME AUTEUR, CHEZ LE MÊME ÉDITEUR

Mets le feu et tire-toi, Gallmeister, 2017 ; totem n°145

L'Oiseau du Bon Dieu, Gallmeister, 2015 ; totem n°81

Miracle à Santa Anna, totem n°54

James McBride

LE VENT
ET LE LION

Nouvelles

Traduites de l'américain
par François Happe

Collection
AMERICANA

Ouvrage publié sous la direction de Philippe Beyvin

Titre original: *Five-Carat Soul*

Copyright © 2017 by James McBride
All rights reserved including the right of reproduction
in whole or in part in any form

This edition published by arrangement with Riverhead Books,
an imprint of Penguin Publishing Group,
a division of Penguin Random House LLC.

© Éditions Gallmeister, 2019,
pour la traduction française

e-pdf ISBN 978-2-404-00847-9
ISSN 1956-0982

Photo de l'auteur © Chia Messina
Illustration de couverture © Owen Gent
Conception graphique: Aurélie Bert

*Pour Sonny Rollins,
qui m'a donné une vision d'ensemble.*

Un train nommé “Under Graham Railroad”

JE vends des jouets anciens. Toutes sortes de jouets. Je vends des moutons qui crachent du popcorn, des poupées qui chuchotent des secrets, des pères Noël en papier mâché, des masques d’Halloween, des figurines Little Bo Peep et des marionnettes. Je vends des perroquets mécaniques qui disent “Tiens, v’la un nègre”, des camions de pompiers de 1823 qui disent “pin-pon” et des horloges à clé de 1834 qui disent “C’est l’heure, pépé!” Je vends des tricycles qui datent de la Dépression, des moulins à café miniature fabriqués en France à l’époque de la Seconde Guerre mondiale, et deux exemplaires originaux de 1964 du jeu Rock ’Em Sock ’Em, des robots boxeurs sur un ring, dont l’un ressemble à Peter O’Toole et un autre à Sammy Davis Jr. Je vends des soldats de plomb, des trains en acier, des voitures en bois, des avions en carton, des tirelires en céramique et des flippers. Si c’est un jouet ancien, ça m’intéresse.

Je suis à mon compte. Je travaille à la commission et j’achète à des particuliers. Ils m’adorent. Quand je rends visite à un client potentiel, souvent une veuve très âgée qui se sépare de la collection de son défunt mari, ou un collectionneur mal en point qui, après s’en être mis plein les poches à Wall Street, se retrouve pratiquement sur la paille, je prends l’allure de circonstance. Je ne fais pas comme mes concurrents de chez Sotheby’s et Christie’s,

qui arrivent en costume chic à fines rayures et chemise impeccablement repassée, les femmes parfaitement coiffées, les hommes rasés de près et les ongles nickel. Non, moi je joue au professeur passionné par les antiquités, un homme de lettres. J'arrive dix minutes en retard. Quand je frappe à la porte, avec ma chemise, mon nœud papillon et mes mocassins, j'ajuste mes lunettes et je me gratte la barbe. Je fais semblant de me perdre entre le salon et la cuisine, j'égare mon stylo et je dis "Pardon" quand je me cogne dans un mur. Je suis un professeur dans la lune ; expert incollable en jouets, je disserte sur les caractéristiques des maisons de poupée créées par le célèbre fabricant D.U. Edwards, en Allemagne en 1851, tandis que je laisse tomber ma cuillère dans le bol de bouillon de poulet que m'offre ma généreuse hôtesse – et que j'accepte en me confondant en remerciements. Je chante les louanges des tables de jeu de Bagatelle* que le Français J.D. Gourhand manufacturait à Paris aux alentours de 1834. Des larmes dans les yeux, je vante les superbes, les merveilleux, les fascinants coqs en fer-blanc de T.J. McConnell, de Belfast, tué lors de la Révolution irlandaise.

Les collectionneurs de jouets raffolent des professeurs aussi distraits qu'enthousiastes. Il y a, chez ces étourdis, un côté loufoque et charmant. Ils donnent aux vendeurs la fausse impression qu'ils obtiennent le meilleur prix. C'est pour ça qu'ils m'adorent.

Je me suis plutôt bien débrouillé ces trente dernières années. Pas trop mal, en tout cas, pour un Juif du Queens qui a débuté comme acteur shakespearien et qui a sillonné dans l'anonymat et l'indifférence toutes les petites villes du nord de l'État de New York, où j'exerçais mon métier pendant la saison estivale – ce qui revenait essentiellement à hurler en permanence "Souffle, souffle, vent d'hiver!"

* Sorte de petit billard avec des quilles, considéré comme l'ancêtre du flipper. (Toutes les notes sont du traducteur.)

devant des ouvriers de la confection à la retraite qui auraient été incapables de faire la différence entre le pentamètre iambique et des pinces coupantes. J'ai galéré comme ça pendant tellement d'années que je n'ai pas assez de doigts pour les compter. Dieu merci, aujourd'hui j'ai affaire à un public beaucoup plus averti.

Pour autant, aucun collectionneur de jouets, d'Amsterdam, dans l'État de New York, à Anaheim, en Californie, ne peut rester insensible à mon charme. Ni la veuve qui sanglote en me montrant les inestimables trains Herman Beavers de son regretté mari. Ni l'ex-PDG millionnaire au bord de la ruine ou de la tombe, qui tient comme à la prunelle de ses yeux à sa précieuse collection de voitures de courses Henry Ford de la série 922, patiemment réunie tout au long d'une vie d'adroites négociations menées du fin fond de l'Espagne à la ville de Selma en Alabama. Personne ne peut me dire non. Chez Sotheby's et chez Christie's, des services entiers spécialisés dans les jouets anciens se mettent à trembler à la simple évocation de mon nom : Leo Banskoff.

Le monde du jouet de collection est tout petit, et dans ce monde, je suis une sorte de Pete Rose, Henry Aaron et Babe Ruth* réunis en un seul individu. Le nombre de mes coups gagnants au cours des vingt dernières années avoisine le millier. Je n'ai jamais perdu un client. Personne ne peut résister à ce mélange de savoir et d'intuition et, surtout, à la somme qu'il y a à gagner. Je le répète, personne ne peut rester indifférent à mon charme.

Personne. À une exception près.

La première fois que j'ai entendu parler du révérend Spurgeon Hart, c'était par l'intermédiaire d'un vieil ami, Milton Schneider, un avocat fiscaliste et investisseur de New York qui s'occupe des biens et des divorces avec une habileté et une discrétion telles qu'il a gagné des sommes

* Trois célèbres joueurs de base-ball.

considérables au fil des années. Milton est un type intelligent et enjoué et, de temps en temps, en épluchant les portefeuilles réduits comme une peau de chagrin et la situation financière catastrophique de ses riches clients dépouillés par un divorce, il lui arrive de tomber sur un petit trésor dans le domaine du jouet et il me refilé l'affaire. Les jeunes divorcées millionnaires se fichent pas mal des jouets, à plus forte raison de ceux que l'on découvre dans le champ de ruines d'un désastre conjugal et qui, la plupart du temps, ont occupé le troisième ou quatrième degré sur l'échelle de la vie amoureuse du riche client en question. Milton n'a pas son pareil pour flairer ce genre d'objets, et s'il sent l'odeur de l'argent, il me les signale. Moi, je fais le sale boulot, je cuisine la proie, je ferre le poisson, je rends la première visite, je fais baisser le prix, je vends les jouets, prends ma commission et j'allonge une petite gratification à Milton pour le remercier de son aide. Tout le monde est content. C'est du gagnant-gagnant.

C'était ce que semblait promettre le dossier Spurgeon Hart, dont j'avais pris connaissance à l'automne dernier, quand Milton m'avait adressé un paquet en exprès, dans une enveloppe de papier kraft, avec une note qui disait : "Ce n'est pas gagné d'avance. Mais il n'y a rien à perdre." Je me méfiais un peu car Milton m'avait branché sur trois coups foireux d'affilée et je l'avais récemment informé qu'il allait devoir mettre la main à la poche s'il s'avérait à nouveau que cette piste ne menait nulle part, vu que la dernière fois, j'avais perdu pas mal de temps et de dignité, quand je m'étais fait virer sans ménagement du domicile d'une veuve d'un certain âge, dans l'Upper East Side, par son nouveau petit ami – qui se trouvait être également son coach sportif, un Africain-Américain grand comme la ville de Milwaukee. Je l'avais offensé en lui faisant part de mon opinion sur un jouet rare de la collection appartenant à cette femme, une figurine reproduisant les traits d'un célèbre boxeur nommé Joe Frazier. La poupée portait un short de boxe et une coiffe

de chef indien, ainsi qu’une serviette sur les épaules avec l’inscription “Bisbille à Manille avec le Gorille”. Quand on tirait sur la serviette, il montrait la langue. C’était un objet charmant – pas ancien, mais une rareté. Seuls quatorze exemplaires avaient été mis en circulation dans le monde avant l’arrêt de la production à cause d’une action en justice. Mais après six semaines de recherches et de longues conversations avec le fabricant, j’étais arrivé à la conclusion que cette poupée était une contrefaçon en provenance de Taiwan. Ça avait mis en rogne l’amant de la veuve (c’était un grand fan de Smokin’ Joe), et après quelques virulentes remarques sur mes origines juives, ma race, mes motivations et mon allure, il m’avait contraint à quitter les lieux avec la recommandation très explicite de ne jamais y remettre les pieds, suivie de la description détaillée de ce qui arriverait à diverses parties de mon anatomie au cas où je me risquerais à me mêler à nouveau de cette affaire.

Toutefois, j’avais gagné pas mal d’argent grâce à Milton au fil des années, si bien que quand cette grosse enveloppe brune arriva, je l’ouvris immédiatement. À l’intérieur, il y avait un dossier en plastique poussiéreux contenant les titres d’un certain révérend Spurgeon Thelonus Hart, de Springfield Gardens, dans le Queens, découverts dans une corbeille à papiers par un des jeunes assistants de Milton. Je m’assis pour y jeter un coup d’œil. Il apparaissait que la mère du bon révérend avait été employée comme domestique par les Von Klees, une des riches familles de New York dans les années 1920, et leurs cousins, les Hampton. Les actions, ainsi que quelques objets faisant partie de l’héritage, avaient été offertes à cette femme en récompense de ses services avant l’extinction de la famille.

Apparemment, la fortune des Von Klees avait disparu en même temps que leur lignée car il ne semblait pas y avoir grand-chose d’intéressant dans ce dossier ; une ou deux malheureuses obligations, deux ou trois parts dans un fonds commun de placement, quelques vieux titres d’avant

1927 portant le tampon “Préalable”, ce qui signifiait qu’ils n’avaient probablement aucune valeur. Je m’apprêtais à remettre le dossier dans l’enveloppe et retourner le tout à Milton quand je remarquai, attachée au revers de la couverture, une photo en noir et blanc passablement défraîchie.

En voyant de quoi il s’agissait, je faillis tomber de ma chaise.

C’était un train miniature. Mais pas n’importe lequel. Une locomotive monomoteur fonctionnant à la vapeur, une Piper-Coal Blue-Tone 2350, de Smith-Deckert, datant de 1859. Avec un ensemble de quatre wagons. Ce train était également connu des collectionneurs sous le nom d’“Under Graham Railroad Box Car Set”. Et il semblait en parfait état.

Permettez-moi de vous expliquer une ou deux choses sur le prix – et la valeur – des jouets anciens. J’ai une amie, nommée Muriel, qui vend des œuvres d’art, et il nous arrive parfois d’avoir une discussion pour savoir lequel de nos deux métiers respectifs est le plus lucratif et le plus important pour l’histoire du monde, un débat dont Muriel sort presque toujours gagnante. Mais un soir, au cours d’une de ces conversations, après avoir consommé une quantité non négligeable de bourbon (que j’avais généreusement fourni), je lui dis :

— Muriel, cite-moi une œuvre d’art dans le monde qui soit au-delà de toute estimation en raison de sa valeur, une œuvre qui rende compte de l’impact de l’histoire sur le présent. Cite-m’en une.

Muriel se cala sur son siège, pensive, fumant une Gauloise d’une main et tenant son verre de bourbon dans l’autre.

— J’en ai plusieurs en tête, dit-elle. La chapelle Sixtine. Le *David* de Michel-Ange. Divers impressionnistes. Monet. Van Gogh. Ils n’ont pas de prix. Et tous nous transmettent un fragment d’histoire, en quelque sorte.

— Mais est-ce qu’ils possèdent une quelconque valeur intrinsèque ? À laquelle tu pourrais attribuer un prix en espèces sonnantes et trébuchantes ?

— J’imagine que oui, dit-elle.

— Ha-ha! fis-je en sautant sur ce point faible. C’est là qu’est la différence. Les jouets anciens, ça ne fonctionne pas comme ça. Le prix des jouets est fixé en fonction de l’émotion. Ceux qui sont dans un état irréprochable ont les histoires les plus tristes. Et plus l’histoire est triste, plus le jouet a de valeur. C’est là un élément humain qu’aucun tableau ne possède. Le fait que l’histoire particulière du chagrin ou de la joie dans la vie d’un enfant entre en ligne de compte quand on en vient à estimer le prix signifie que tout est possible. Parce qu’il n’y a pas de limite à la tristesse que peut causer la souffrance d’un enfant, ou au bonheur que ressent un parent devant l’émerveillement de son fils ou de sa fille. Ainsi, l’émotion qui s’attache au jouet, quand on détermine ce que vaut la vie d’un enfant, est liée à l’innocence de ce petit être, ce qui donne à ce jouet une valeur infinie.

— Je n’avais pas terminé, dit-elle. Il y a d’autres facteurs. Imagine que tu aies trouvé un dessin fait par Jésus lui-même. Ou que tu aies découvert l’Arche de l’Alliance. Ou une serviette de table utilisée par le prophète Mahomet sur laquelle il aurait dessiné quelque chose de sa main. De tels objets se situeraient au-delà de toute estimation. Ils ne seraient pas seulement des œuvres d’art. Ils seraient des fragments de l’histoire de l’humanité. Ils vaudraient alors, disons, toute l’Argentine. Et tu pourrais ajouter l’Espagne et le Portugal. On ne parle plus en millions, là. On parle en centaines de millions. Peut-être même en milliards. Est-ce que tu peux imaginer un équivalent dans ton domaine ?

Il m’en vint un à l’esprit. Un seul. Un objet qui porte à la fois la marque d’un événement historique crucial et la valeur incommensurable de l’innocence d’un enfant. Et j’étais justement en train de contempler une photo de cet objet.

Le fameux “Under Graham Railroad Box Car Set”.

Ce train ne ressemble à aucun autre. La plupart des trains miniature, même ceux qui sont très rares, sont faits

en plusieurs exemplaires. Par exemple, le Chestnut Rozinki Locomotives de Bruxelles. Il en existait quatre coffrets dont l'un appartenait à Winston Churchill. Ou bien le Budskin Promethian, du grand fabricant de jouets flamand Noel Tobias Eisenhauser, dont le roi George IV possédait l'un des quatre modèles. Ou encore l'extraordinaire Cuddinsky Router Chugger, un ensemble de huit trains créés par le célèbre fabricant français Jean-Pierre DuBlanc Rudan, dont il ne reste que deux exemplaires au monde, l'un des deux étant, paraît-il, la propriété du roi d'Arabie Saoudite.

Mais cet "Under Graham Railroad" se distingue de tous ceux-là. Il est le seul, l'unique. Il n'y a pas de numéro 2. Et il est très particulier. Pour faire simple, disons que c'est peut-être le jouet qui possède la plus grande valeur au monde.

Cette valeur est liée à l'histoire, bien sûr, et augmentée autant que compliquée par l'époque et la guerre, par le caractère excessif du plaisir et du chagrin d'un enfant, ainsi que par les émotions que ces derniers suscitent.

C'était un cadeau fait par le général Robert E. Lee, de l'armée confédérée, à son fils de cinq ans, Graham, qui mourut avant même d'avoir pu jouer avec. Mais ce n'est pas simplement le jouet en tant que tel, ni la mort tragique du petit Graham, qui donne à cet objet sa valeur spéciale. Il y a d'autres facteurs. Pour commencer, Lee commanda ce train en 1859, juste avant le début de la guerre de Sécession, pour la somme inouïe de trois mille cent dollars, au fabricant d'armes Horace Smith, celui de la célèbre marque Smith & Wesson, lui-même collectionneur amateur de jouets, et qui était considéré comme le Fabergé des créateurs de jouets.

Le futur général en chef de l'armée de Virginie du Nord savait que la guerre allait éclater. Il était aussi parfaitement conscient qu'Horace Smith – dont les plans furent plus tard empruntés par l'armurier allemand Franz Wiltthgaard pour produire les armes qui alimentèrent la machine de guerre

allemande pendant la Première Guerre mondiale – était considéré comme un véritable génie dans son domaine.

Smith créa un pur chef-d’œuvre. Le train comportait cinq éléments, une locomotive avec des roues en caoutchouc dur, trois voitures et un tender plus grand qu’à l’ordinaire, équipé d’un foyer à charbon minuscule et d’un compresseur de la taille d’un pouce d’homme qui envoyait de l’eau par un tuyau en métal jusqu’à une toute petite boîte à vapeur. La locomotive fonctionnait sur un circuit spécialement conçu et il paraît qu’avec un réservoir d’eau plein et un seul morceau de charbon elle pouvait atteindre la vitesse de quarante kilomètres à l’heure pendant quatre heures – plus vite que n’importe quel cheval tirant un chariot à cette époque-là. C’était un prodige de mécanique absolument extraordinaire.

Mais le destin, ou la providence, s’en mêla. Le train fut livré au domicile de la famille Lee, pour le plus grand bonheur du jeune Graham, deux jours avant le début des hostilités. Quarante-huit heures plus tard, la nation entraînait en guerre et Lee dut quitter immédiatement sa maison d’Arlington, en Virginie, pour organiser les forces confédérées le long des côtes de Géorgie et de Caroline du Sud. Deux semaines après, il reçut de chez lui un télégramme porteur d’une terrible nouvelle : Graham, son fils chéri, était brusquement tombé malade et avait été emporté par la phtisie. De plus, l’esclave qui prenait soin du petit garçon, ainsi que le train tout neuf – deux articles de valeur dans la mesure où les esclaves coûtaient très cher à cette époque – avaient disparu, la femme ayant réussi à gagner le Nord et la liberté. Pour le général, la perte était donc double. Triple, même, si l’on considère que la personne qui s’était occupée de l’enfant était apparemment considérée comme un membre de la famille à qui l’on faisait confiance et qui était très aimée du pauvre garçon décédé – et elle s’était maintenant enfuie avec son jouet.

Le grand général fut scandalisé. Il se jura de retrouver la voleuse et dépensa beaucoup d’argent pendant et après la

guerre afin de la faire arrêter, mais sans succès. Il faillit parvenir à ses fins en 1863, quand un détective privé qu'il avait engagé découvrit que la voleuse était passée au Nord grâce au Chemin de fer clandestin, le légendaire "Underground Railroad*", et avait atterri pour un temps dans le quartier de Hell's Kitchen à New York. Mais la piste s'arrêtait là. La guerre se termina deux ans plus tard et le général mourut en 1870, sans savoir ce qu'il était advenu du jouet perdu de son fils chéri.

Les détails de la vie de la voleuse ne furent jamais complètement établis par la suite. Mais il ne fait aucun doute que le train existait bel et bien. On sait qu'un tableau représentant le jouet était accroché à un mur dans la maison du général dans les années qui suivirent sa mort, et des esquisses du projet existent encore aujourd'hui. Ces dessins furent découverts dans les papiers de plusieurs fabricants d'armes connus en Allemagne et en France – le projet de base fut utilisé par des ingénieurs en artillerie du ministère de la Guerre allemand pendant la Première guerre mondiale et il y est fait référence dans les lettres du général lui-même.

Ce qui nous mène à la deuxième raison expliquant la valeur intrinsèque et l'importance de ce minuscule engin mécanique. Car au cœur de ces circuits miniature, de ces manivelles et autres gadgets de poupée, se cachait une machine de guerre. Quel autre engin mécanique alimenté par un tout petit morceau de charbon et une toute petite quantité d'eau aurait pu, à cette époque, faire rouler une toute petite locomotive à 40 kilomètres à l'heure pendant quatre heures, plus vite que n'importe quel cheval attelé à un chariot?

Alors que le conflit se prolongeait, le général comprit que si la technologie de ce train était mise à la disposition des ingénieurs du Sud, l'issue de la guerre pourrait en être

* The Underground Railroad (le Chemin de fer clandestin) était le nom donné au réseau qui aidait les esclaves en fuite à se réfugier au Nord.

changée. Une machine à vapeur grandeur réelle utilisant cette technologie pourrait lancer des boulets de canon à des kilomètres, transporter les soldats sudistes en armes par milliers, acheminer du ravitaillement, des chevaux et des munitions sur de grandes distances sans avoir à s’approvisionner en combustible, sans parler des autres développements possibles afin de créer de nouveaux canons et des armes plus efficaces qui feraient des ravages dans les troupes nordistes. Les perspectives ouvertes par une telle technologie étaient telles que, pendant la guerre, le général parvint à convaincre le président des États confédérés, Jefferson Davis, d’envoyer des espions dans le Connecticut pour kidnapper Horace Smith, le créateur du train, en vue de l’obliger à reproduire son invention et la transformer en machine de guerre. L’expédition ne fut pas couronnée de succès et elle avait été rendue encore plus hasardeuse par le fait que dès le début de la guerre, Smith, comprenant la réelle motivation du général quand il lui avait passé cette commande, avait éprouvé un vif sentiment de culpabilité et lui avait écrit une lettre dans laquelle il s’élevait contre la politique du Sud et déclarait qu’il était abolitionniste. De plus, il exigeait que le train lui fût renvoyé immédiatement, puisque le fils du général était mort et n’en avait plus l’utilité; il affirmait également que le coût du développement de ce projet avait dépassé de loin les trois mille cent dollars perçus dans la mesure où le train n’avait été fabriqué qu’en un seul exemplaire.

Cette lettre mit le général hors de lui, ce que l’on peut comprendre. Il s’en suivit une rafale de missives enflammées échangées entre la Virginie et le Connecticut. Un nouveau front aurait pu être ouvert entre ces deux États si un reporter curieux du *Hartford Courant*, ayant eu vent de la querelle, n’avait commencé à fouiner et à poser des questions sur cette affaire qu’il appela dans un article “Le mystérieux Under Graham Railroad Box Car Set”, faisant un jeu de mots cruel avec le prénom du fils du général et le moyen par lequel le jouet était passé au Nord – un

train en empruntant un autre, selon toute vraisemblance. C'est ainsi que le jouet acquit son nom avant de disparaître dans les coulisses discrètes de l'histoire, car la crainte d'une publicité trop tapageuse incita les deux parties à regagner leur coin sur-le-champ. Si l'on avait découvert que Smith & Wesson s'était aventuré à évoquer la vente d'armes au Sud (ne fût-ce que pour refuser), ou était mêlé d'une façon ou d'une autre à cette éventualité, Horace Smith se serait vite retrouvé devant un peloton d'exécution. Inversement, si le gouvernement de Davis avait dû reconnaître que la stratégie militaire de la Confédération dépendait en partie du sort d'un train miniature volé par une Négrresse qui s'était enfuie à New York grâce au Chemin de fer clandestin, il aurait été la risée de toute l'Europe, à laquelle il avait besoin d'emprunter pour financer son effort de guerre.

Cette double menace planant dans l'air, les deux parties la bouclèrent et l'affaire s'étouffa d'elle-même. L'histoire fit le reste. La guerre prit fin. Le général mourut et, en 1893, Horace Smith en fit autant.

Le train disparut alors complètement de la scène et on ne le revit plus jamais. De temps à autre, une histoire mentionnait son existence. En 1923, un fabricant de jouets français déclara qu'il se l'était procuré, mais cela s'avéra n'être qu'une escroquerie. En 1945, une couturière noire de Baltimore jura que sa grand-mère l'avait en sa possession et elle montra une photo, mais là aussi, il apparut finalement que c'était un faux. Depuis plus de cent trente ans, aucun témoignage crédible n'attestait que quelqu'un avait bien vu l'extraordinaire "Under Graham Railroad Box Car Set".

Jusqu'à ce doux après-midi de 1992, où, assis dans mon bureau, je me retrouvai en train de contempler une vieille photographie dans le dossier fatigué d'un certain révérend Spurgeon T. Hart.

J'ÉTAIS tellement abasourdi que je restai ainsi durant plusieurs minutes, les yeux rivés sur cette photo. Je me levai, repris mes esprits, titubai jusqu'à la cuisine où j'avalai un petit verre de bourbon et une cuillerée de beurre de cacahuète, un mélange qui, habituellement, me calme les nerfs. J'eus l'impression de manger du sable. Toutefois, alors que j'allais me rasseoir à mon bureau pour regarder une nouvelle fois la photo, je sentis les battements emballés de mon cœur ralentir et ma respiration courte et rapide devenir plus profonde. Je scrutai le document.

Au bout d'un moment, je passai à l'action. J'allumai mon ordinateur, et après avoir scanné la photo sur mon disque dur, je la comparai aux esquisses disponibles sur un site dédié aux jouets et à accès réservé. Quand je vis qu'elles correspondaient, j'annulai tous mes rendez-vous de la semaine suivante. Je fis venir mes deux assistants, puis appelai un confrère qui m'envoya deux autres personnes. Fort de cette armée, j'établis mon plan de bataille.

J'expédiai un assistant faire des recherches dans les catalogues de la bibliothèque du Congrès, à Washington. J'en dépêchai un autre à l'université Washington and Lee, à Lexington, en Virginie, dont Lee avait été le président, afin de me procurer une copie du dessin que le général Lee avait lui-même fait du train. Je confiai à mon enquêteur principal le soin de se rendre à Norwalk, dans le Connecticut, pour vérifier dans les archives de la maison Smith & Wesson les descriptions et les premières esquisses du train faites par Horace Smith. Puis je repris place à mon bureau et étudiai à nouveau la photo.

Je l'étudiai pendant une journée entière. On y voyait un petit Africain-Américain à la peau très sombre, âgé de six ou sept ans, peut-être, assis près d'un sapin de Noël desséché et fatigué. Il portait un pantalon en loques et une chemise boutonnée, également en loques. Il était assis en tailleur et il levait les yeux pour fixer l'objectif. En face de lui, bien alignés et couchés sur le flanc pour qu'ils

puissent apparaître clairement sur la photo, il y avait les trois wagons, le tender et la locomotive à vapeur de l'Under Graham Railroad.

Je restai assis un long moment sans bouger, contemplant l'image. Puis je la plaçai sur l'étagère juste au-dessus de mon bureau de manière à pouvoir l'examiner. Il était presque minuit quand je me décidai enfin à aller me coucher. Je m'endormis, rêvant de trains, d'escrocs et de pigeons lancés à la chasse aux millions. Je dormis non pas comme une souche, mais plutôt comme une grenouille, les yeux ouverts.

Le lendemain matin, dès le réveil, je me rendis chez un expert en photographie renommé que je connaissais afin de faire analyser l'image. Il lui fallut moins de deux heures pour confirmer que le document était authentique et justifiait un examen plus poussé, ce qui nécessitait une série de tests. J'acceptai sans hésiter.

Le jour suivant, il m'appela pour me dire qu'étant donné l'âge du papier et le peu d'objets autour du petit garçon – un morceau de chaise était le seul meuble visible – et l'étroite cloison derrière lui, la photo avait été très vraisemblablement prise dans une construction dépourvue d'isolation, peut-être une sorte de cabane. En se servant d'une loupe, il avait remarqué quelques traits de lumière filtrant de la cloison derrière l'enfant qui semblait être faite de lattes de bois.

— Étant donné le genre de bâtiment en bois, la nature du sol et l'angle de la lumière, m'annonça-t-il, je dirais que cette photographie a été prise dans le Sud vers la fin des années 1930.

Il fondait son hypothèse sur plusieurs équations pour lesquelles il avait eu recours à une règle, une feuille de calcul, un calendrier astrologique indiquant la position du soleil et de la lune à diverses périodes de l'année, ainsi qu'une calculette de bazar, qu'il utilisa également pour établir le montant de ses honoraires qui, lui, était astronomique.

En comptant tout, au cours de ces deux premières semaines, je dépensai plusieurs milliers de dollars pour cet Under Graham Railroad, une somme non négligeable, mais dérisoire si le train se révélait être bien réel, ce dont j'étais certain.

Armé de cet élément de preuve, j'entrepris de contacter le révérend Spurgeon Hart, le propriétaire de la photographie, après avoir trouvé son adresse dans le dossier. D'abord, je téléphonai, pour rompre la glace et annoncer la bonne nouvelle. C'est Mme Hart qui me répondit. Je fus enchanté d'apprendre que son mari était toujours bien vivant. Je me présentai comme un ami du cabinet qui détenait le dossier de son mari et lui demandai si je pouvais passer la voir.

— Pour quelle raison ? demanda-t-elle sur un ton qui me parut plein de méfiance.

— Je suis collectionneur de jouets et je serais intéressé par le petit train que l'on voit sur la photo dans les documents de votre mari.

— Oh, ce truc-là, dit-elle.

Je faillis m'évanouir tant j'avais le cœur qui battait à tout rompre.

— Est-ce que votre mari l'a encore ? parvins-je à gargariser.

— Oh, Spurgeon a gardé ce vieux machin dans un coin, quelque part.

"Dans un coin, quelque part" : en entendant ces mots, je fus pris de vertige.

— Est-ce que vous sauriez où il se trouve, actuellement ?

— Bien sûr que je le sais.

— Est-ce que je pourrais venir le voir ?

— Faut demander à Spurgeon. Je suis sûre qu'il y verra pas d'inconvénient.

— Est-ce que je pourrais lui parler ? demandai-je.

— Il est pas là, m'sieur.

— Et quand sera-t-il de retour ?

En posant cette question, je me forçai à garder une voix calme. J'avais tellement peur. Peur d'être déçu, j'imagine. Je m'étais mis à y croire. Avais-je tort de penser que je venais de tomber par hasard sur le rêve de tout collectionneur de jouets anciens? Je n'avais ni enfant, ni femme, ni chien. À cinquante-sept ans, j'étais devenu mon père. Je marchais même comme lui, avec une allure un peu traînante, un peu perdue, le pantalon toujours lâche au niveau du ventre, le visage figé dans un petit sourire perplexe, déconcerté. J'étais devenu ce que j'avais redouté par-dessus tout de devenir: un vieux bonhomme sillonnant le charmant comté de Bucks, en Pennsylvanie, dans une Mercedes neuve en leasing, garée devant ma grange de 1726 transformée en habitation et qui, pareille à son propriétaire, paraissait opulente et prospère vue de l'extérieur, mais dont l'intérieur était creux, usé, un peu branlant et rempli d'objets aussi vétustes qu'inutiles. Il me fallait une cause. Un but. Et une retraite décente, bon Dieu. Et pour la première fois de ma vie, je m'approchais de la porte qui s'ouvrait sur tout cela, et en plus, la femme que j'avais au bout du fil détenait la clé de cette porte.

Il y eut un vacarme à l'arrière-plan et deux chiens se mirent à aboyer.

— Quittez pas, me dit-elle.

J'entendis des hurlements, des jurons, puis d'autres aboiements. Quelques instants après, elle revint au téléphone.

— Bon, alors, qu'est-ce que vous voulez, déjà?

Elle semblait nerveuse.

— C'est au sujet du train, dis-je.

— Ah, oui. Bon, j'ai pas le temps de discuter de ça maintenant. J'ai mon chien qu'est en train de s'en prendre à celui des voisins. Un rottweiler, ça vaut pas un clou, vous savez ça? Vous avez déjà eu un rottweiler?

J'avouai que je n'en avais jamais eu.

— À propos du train. Vous pourriez dire à votre mari que j'aimerais bien voir ce jouet?

— Savez m'sieur, si vous voulez parler à Spurgeon de cette vieillerie, vous feriez mieux de vous déplacer et venir ici en personne. Moi, j'ai pas de temps à perdre à discuter d'un vieux machin comme ça.

— Je peux venir aujourd'hui ?

— Venez quand vous voulez.

— Quand est-ce qu'il sera là ? Votre mari, je veux dire.

— Peux pas vous dire. Le vieux Spurg, c'est pas facile de lui mettre la main dessus. Il est toujours au boulot. Il bosse pour le patron, comme on dit.

Je sentais les gouttes de sueur sur ma nuque.

— C'est qui, son patron ?

— Le Fils de l'Homme.

Elle raccrocha.

DERNIÈRES PARUTIONS

Craig Johnson, *Dry Bones*
Pete Fromm, *La Vie en chantier*
Mark Haskell Smith, *Coup de vent*
Kent Wascom, *Les Nouveaux Héritiers*
Pete Farris, *Les Mangeurs d'argile*
Samuel Western, *Canyons*
Keith McCafferty, *Les Morts de Bear Creek*
Jake Hinkson, *Au nom du Bien*
Jennifer Haigh, *Le Grand Silence*
Elliot Ackermann, *En attendant Eden*
Bruce Holbert, *Whiskey*
Jamey Bradbury, *Sauvage*
Chris Offutt, *Nuits Appalaches*
Whitney Terrell, *Le Bon Lieutenant*
David Vann, *Un poisson sur la Lune*
James Carlos Blake, *Handsome Harry*
Katharine Dion, *Après Maida*
James Crumley, *La Danse de l'ours*
John Gierach, *Sur la tombe du pêcheur inconnu*
William Boyle, *Le Témoin solitaire*
Benjamin Whitmer, *Évasion*
Lea Carpenter, *Onze jours*
S. Craig Zahler, *Les Spectres de la terre brisée*
Julia Glass, *Une maison parmi les arbres*
Tom Robbins, *Tarte aux pêches tibétaine*
Keith McCafferty, *Meurtres sur la Madison*
Christa Faust, *L'Ange gardien*
Emily Ruskovich, *Idaho*
Jon Bassoff, *Les Incurables*
Pete Fromm, *Mon désir le plus ardent*
Craig Johnson, *Tout autre nom*
Gabriel Tallent, *My Absolute Darling*
Jake Hinkson, *Sans lendemain*
Luke Mogelson, *Ces morts heureux et héroïques*
Jim Lynch, *Face au vent*
Samuel W. Gailey, *Une question de temps*

Retrouvez l'ensemble de notre catalogue sur
www.gallmeister.fr

CET OUVRAGE A ÉTÉ NUMÉRISÉ PAR
ATLANT'COMMUNICATION
AU BERNARD (VENDÉE).