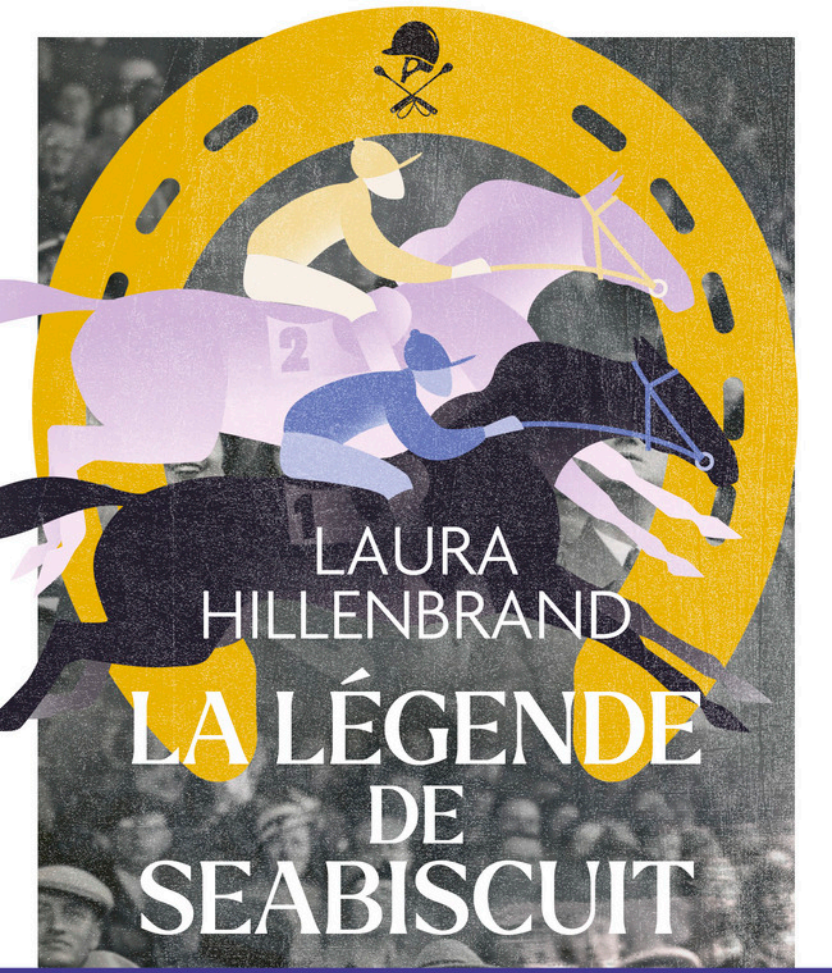

LAURA HILLENBRAND

LA LÉGENDE DE SEABISCUIT

UN GRAND ROMAN BOULEVERSANT

Des millions de lecteurs séduits

L'histoire vraie de celui qui ne devait pas gagner

La légende de Seabiscuit

LAURA HILLENBRAND

La légende de Seabiscuit

Traduit de l'anglais (États-Unis)
par Michael Run

TITRE ORIGINAL
Seabiscuit :
An American Legend

ÉDITEUR ORIGINAL
Random House, New York

© Laura Hillenbrand, 2001

POUR LA TRADUCTION FRANÇAISE
© Éditions Jean-Claude Lattès, 2001

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Pour Borden

Personne ne vit sa vie jusqu'au bout,
excepté un matador.

Ernest HEMINGWAY,
Le Soleil se lève aussi

Préface

En 1938, vers la fin d'une décennie effroyablement convulsive, la vedette numéro un des manchettes de journaux n'était pas le président Franklin Delano Roosevelt, ni Hitler ni Mussolini. Ce n'était pas le pape Pie XI, ni Lou Gehrig, Howard Hughes ou Clark Gable. Le sujet de la plus grande partie des articles, cette année-là, n'était même pas un être humain. C'était un cheval de courses cagneux et trop petit, du nom de Seabiscuit, « Biscuit de mer ».

Au beau milieu de la Dépression, Seabiscuit était l'icône culturelle de l'Amérique, et l'adulation dont il faisait l'objet dépassait de beaucoup les limites du sport. Quand il participait à une course, ses supporters bloquaient les routes, s'entassaient dans des trains spéciaux baptisés *Seabiscuit Limited*, remplissaient les hôtels et dévastaient les restaurants. Ils fourraient leurs dollars Roosevelt dans des portefeuilles Seabiscuit, achetaient des chapeaux Seabiscuit sur la Cinquième Avenue, et neuf jeux de société au moins portaient son effigie. Les comptes rendus radiophoniques de ses courses étaient dans tout le pays la grand-messe du week-end et quarante millions de personnes les écoutaient. Chaque fois qu'il courait, tous les records d'affluence dans les hippodromes étaient

battus. À une époque où la population des États-Unis était la moitié de ce qu'elle est aujourd'hui, soixante-dix-huit mille personnes assistèrent à sa dernière course, soit une foule comparable à celle des Super Bowls actuels. Près de quarante mille passionnés encombraient le turf pour assister à son entraînement et des milliers d'autres bravaient tempêtes de neige et canicule rien que pour apercevoir son wagon privé de vingt-quatre mètres de long. Les instantanés de son galop figuraient sur les affiches géantes de Manhattan et illustraient semaine après semaine *Time, Life, Newsweek, Look, Pic* et le *New Yorker*. Son entraîneur, son jockey et son propriétaire étaient devenus des héros à part entière. Leur moindre apparition en public était saluée de flashes.

Ils étaient venus de nulle part. Le cheval était plutôt petit, de couleur boueuse et ses jambes n'étaient pas droites ; il avait végété deux saisons au plus bas de l'échelle des courses, sous-estimé et mal entraîné. Son jockey, Red Pollard, était un jeune homme au visage pathétique, qu'on avait affecté dans sa jeunesse à une piste de courses de fortune, déblayée dans un champ de foin du Montana. Il était devenu partenaire de Seabiscuit après des années de galère, tantôt jockey à mi-temps, trimballant sa selle dans des milliers d'endroits, tantôt se faisant casser la figure sur des rings de boxe dans des trous perdus et dormant dans des écuries. L'entraîneur, un mystérieux dompteur de mustangs, quasi muet, nommé Tom Smith, était un transfuge de l'ancien Ouest, détenteur de secrets anciens sur les chevaux, depuis longtemps perdus. Le propriétaire, Charles Howard, un costaud souriant, avait appartenu à la cavalerie militaire avant de faire ses classes comme réparateur de bicyclettes et de transformer une mise de 21 cents en un empire de l'industrie automobile.

Par un matin caniculaire de 1936, un dimanche d'août à Detroit, Pollard, Smith et Howard constituèrent une association hétéroclite. Découvrant dans ce cheval un potentiel méconnu et décelant réciproquement leurs talents, ils entreprirent de devenir célèbres en même temps que lui.

Pour l'équipe de Seabiscuit et pour toute l'Amérique, ce fut le commencement de cinq tumultueuses années d'angoisses et d'exaltation. De 1936 à 1940, Seabiscuit connut une remarquable série de malchances, de complots et d'attaques avant de devenir l'un des champions les plus extraordinaires de l'histoire. Doté d'une capacité de vitesse foudroyante, d'un pouvoir d'adaptation aux circonstances et d'une ténacité étonnants, il parcourut au galop plus de quatre-vingt mille kilomètres, battit les meilleurs chevaux du pays et s'assura plus d'une douzaine de records. Sa rivalité fameuse avec le gagnant de la Triple Crown, War Admiral, culmina dans une course spectaculaire que beaucoup considèrent encore comme la plus grande course jamais vue. Ses efforts épiques, pendant quatre années semées d'embûches, pour remporter le handicap le plus fameux furent l'une des aventures les plus commentées de l'histoire du sport. Et en 1940, après avoir subi des blessures graves qui auraient dû mettre un terme à leurs carrières, le cheval vieillissant et son jockey revinrent à la charge pour emporter le seul prix qui leur avait échappé.

Durant tout ce temps, le petit cheval et les hommes qui l'avaient pris en main galvanisèrent l'imagination des Américains.

L'histoire commence avec un jeune homme dans un train.

I

1. L'époque des chevaux est révolue

Charles Howard faisait penser à une gigantesque machine bondissante, qu'on ne pouvait éviter qu'en grimpant aux murs ou en se jetant hors de son chemin. Quand il déboulait dans une pièce, roulant une cigarette entre ses doigts, les autres le suivaient comme un poisson pilote ; c'était irrésistible. En 1935, à l'âge de cinquante-huit ans, Howard était un vaste bonhomme rayonnant dans son ample costume et une très grosse Buick. Mais ce n'était pas sa seule prestance qui le rendait aussi remarquable. Il vivait dans un ranch de Californie si étendu que, si l'on se trompait de direction, on pouvait s'y perdre pour toujours. Et ce n'était pas non plus là l'explication de la fascination qu'il exerçait, ni son verbe haut. Ce qui déconcertait, c'était sa modestie et son abord calme et direct. Une certaine fatalité émanait de Charles Howard, l'impression que le monde se plierait toujours à ses désirs.

Un après-midi de 1903, bien avant les gros cigares, le ranch et tout l'argent, Howard était entré dans son âge adulte avec pour tout bagage cet air de prédestination et vingt et un cents, à bord d'un train intercontinental qui se dandinait sur ses rails de New York vers l'Ouest. Il avait vingt-six ans, c'était un bel

homme à l'imagination conquérante et qui avait encore tous ses cheveux. Des années passées dans les manèges des écoles militaires d'équitation lui avaient appris à tenir bien droite sa carcasse de six pieds un pouce.

Il était né à l'est des États-Unis et y avait grandi, mais il avait l'impatience d'un homme de l'Ouest. Il avait essayé de l'assouvir en s'engageant dans la cavalerie, lors de la guerre hispano-américaine, et bien qu'il fût devenu un cavalier émérite, un concours de circonstances fâcheux et la dysenterie l'avaient cantonné à Camp Wheeler, en Alabama. Une fois libéré, il avait trouvé un poste de réparateur de bicyclettes à New York, et goûté à la compétition cycliste. Il s'était marié et avait eu deux fils. Une vie agréable, mais Howard étouffait à l'Est ; son esprit semblait ne jamais trouver de répit. Le point de mire de ses ambitions s'était fixé sur la vaste Amérique qui s'étendait au-delà des montagnes Rocheuses. Et ce jour de 1903, il n'avait pu résister plus longtemps à son désir. Il avait tout abandonné et promis à sa femme, Fannie May, qu'elle le rejoindrait bientôt. Puis il avait pris le train.

À San Francisco, ses vingt et un cents ne pouvaient le mener bien loin, mais il se débrouilla, emprunta assez d'argent pour ouvrir une petite boutique de réparation de bicyclettes sur Van Ness Avenue, en ville. Il bricolait donc ses bicyclettes en attendant une bonne fortune.

Elle se présenta sous la forme d'une bande de messieurs à l'air insatisfait, qui commencèrent à fréquenter sa boutique. C'étaient des excentriques, trop riches et oisifs. Ils avaient investi gros dans des machines absurdes qu'on appelait des automobiles, et certains d'entre eux le regrettaient amèrement.

Les voitures sans chevaux venaient de faire leur apparition à San Francisco et leurs débuts tournaient

à l'une de ces catastrophes pittoresques qui enchantent les historiens. Le public prenait massivement en grippe ces « mécaniques diaboliques ». Ceux qui y avaient risqué de l'argent faisaient l'objet de fables et s'attiraient pas mal de mépris. À San Francisco en 1903, les voitures à chevaux ne paraissaient pas sérieusement menacées.

Et il y avait des raisons à cela. Parfaitement efficace sur le papier, l'automobile constituait en fait une menace pour la vie civile. Elle crachait des fumées délétères, soulevait des nuages de poussière, s'enlisait désespérément dans la moindre flaque, désorganisait le trafic des attelages et affolait les chevaux par son vacarme. Les législateurs locaux réagirent par des chefs-d'œuvre d'invention juridique. Dans une ville au moins des États-Unis, les règlements obligeaient les conducteurs à s'arrêter, à mettre pied à terre et à lancer une fusée d'alarme chaque fois qu'une voiture attelée apparaissait à l'horizon. Le Massachusetts tenta – en vain, heureusement – de contraindre les automobilistes à équiper leurs véhicules de cloches qui tinteraient à chaque tour de roue. Dans plusieurs villes, la police était autorisée à immobiliser les voitures de passage à l'aide de cordes, de chaînes, de fils métalliques et même de balles, à la condition de ne pas viser les conducteurs. San Francisco n'échappa pas à cette fureur législative. Une ordonnance véhémente des fonctionnaires locaux interdit aux autos le campus de l'université Stanford et les quartiers touristiques, ce qui revenait à les bannir de la ville.

Et ce n'étaient pas là les seuls obstacles. Le prix de vente de l'auto la moins chère représentait le double d'un salaire annuel moyen, soit cinq cents dollars, et quelques-unes coûtaient trois fois plus. Pour ce prix-là, tout ce qu'on avait se résumait à quatre roues, une carrosserie et un moteur. Les « accessoires » – pare-chocs, carburateurs et phares – étaient en option. La

seule tentative de faire démarrer l'engin, à la manivelle, pouvait mettre son homme sur le carreau. Comme il n'existait pas de stations d'essence, il fallait se coltiner des bidons de cinq gallons jusqu'au drugstore le plus proche et les remplir pour soixante cents le gallon, en espérant que le préposé n'y mettrait pas du benzène à la place d'essence. Les médecins recommandaient aux femmes d'éviter les voitures, par crainte d'une suffocation lente dans les vapeurs toxiques. Quelques représentantes audacieuses du beau sexe prirent l'habitude de porter de ridicules « chapeaux pare-brise », des ballons de tissu de la taille d'une grande citrouille, garnis de petites fenêtres de verre, qui couvraient entièrement la tête tout en laissant suffisamment d'espace pour les opulentes coiffures victoriennes. Quant à trouver son chemin, c'était une autre affaire. On venait à peine de planter à San Francisco les premiers poteaux de signalisation, à l'initiative d'un assureur entreprenant qui espérait recruter des clients en indiquant les routes d'accès à la campagne ; c'était là, en effet, que les chauffeurs se réfugiaient pour des « pique-niques automobiles », loin des citadins furibards.

La conduite de ces véhicules était elle-même aventureuse. Les premières automobiles mises en vente à San Francisco avaient si peu de puissance qu'elles parvenaient rarement à gravir les collines de la ville. La pente de la Dix-neuvième Avenue était un tel problème pour les moteurs que cela devint un passe-temps que d'aller y regarder les voitures en difficulté. Leur fragilité et leur peu d'énergie devinrent rapidement l'objet de la risée générale. Une caricature de l'époque représente un couple fortuné au bord de la route, près de leur voiture qui vient de rendre l'âme, avec comme légende : « Les riches oisifs ».

Mais, là où les habitants de San Francisco ne voyaient qu'une nuisance nouvelle, Charles Howard

flaira sa chance. Il n'existait pas encore d'ateliers de réparation, et ça n'aurait d'ailleurs pas eu beaucoup de sens, étant donné qu'il y avait peu de gens assez fous pour acheter une automobile. Mais ceux qui en avaient ne savaient à qui s'adresser quand leurs véhicules tombaient en panne. Un réparateur de bicyclettes représentait ce qui approchait le plus d'un mécanicien et l'échoppe de Howard se trouvait dans le voisinage des propriétaires d'autos aisés. Il s'était à peine installé que les clients affluèrent.

Howard avait un faible pour les causes perdues. Il releva le défi, plongea le nez dans ces engins et apprit à les réparer. On le vit assez vite aux premières courses de voitures qui se tenaient dans les environs de la ville. Et bientôt au volant. La première compétition automobile aux États-Unis n'avait eu lieu que huit ans auparavant, à Evanston, Illinois, et le vainqueur l'avait remportée à la vitesse terrifiante de douze kilomètres trois cents mètres à l'heure. Mais en 1903, la puissance des moteurs s'était beaucoup accrue et, cette saison-là, une voiture avait atteint cent sept kilomètres et demi au cours d'un rallye intereuropéen ; les courses d'autos devenaient donc un spectacle. Elles faisaient aussi couler beaucoup de sang. La course européenne avait dû être interrompue vu le « nombre de morts trop élevé ».

Ces engins devinrent l'instrument de l'ambition de Howard. Il reprit le train pour l'Est, s'arrêta à Detroit et parvint à obtenir un entretien avec Will Durant, le directeur des automobiles Buick et futur fondateur de la General Motors. Howard déclara à Durant qu'il voulait participer à l'essor de l'industrie automobile, en dépit des tribulations de celle-ci, et Durant l'engagea aussitôt pour recruter et établir des concessionnaires. De retour à San Francisco, Howard créa la Pioneer Motor Company pour le compte de Buick, et engagea quelqu'un pour la diriger. Mais il fut déconcerté de

voir que le directeur en question concentrait ses efforts non sur des Buick, mais sur de lourdes Thomas Flyers. Howard retourna à Detroit, d'où il repartit nanti de la concession de Buick pour tout San Francisco. C'était en 1905 ; Howard n'avait que vingt-huit ans.

Il rentra à San Francisco par le train avec trois Buick sur une remorque, et installa d'abord ces voitures dans la salle d'attente de sa vieille boutique, sur Van Ness Avenue, avant de déménager dans un immeuble modeste sur Golden Gate Avenue. Il fit venir Fannie May. Avec deux petits garçons à nourrir, et encore plus quand deux autres suivirent, Fannie May s'inquiéta sans doute de la carrière que son mari avait choisie. En effet, les deux années écoulées n'avaient guère atténué l'hostilité des citadins à l'égard de l'automobile : Howard n'en vendit pas une seule.

À cinq heures douze du matin, le 18 avril 1906, la terre trembla à San Francisco dans une secousse d'une magnitude titanesque : 7,8 sur l'échelle de Richter. La ville s'écroula en soixante secondes. Les incendies se propagèrent au rythme de quatre pâtés de maisons par heure, et ils convergèrent vers le local de Howard. Les canalisations rompues et les égouts vidés, il n'y avait aucun moyen d'arrêter leur progression. Les chevaux d'attelage, pris de panique, s'élançaient dans les rues, se brisaient les jambes sur les décombres et s'écroulaient d'épuisement. La ville, qui dépendait entièrement de ces attelages, souffrit d'un manque criant de véhicules pour transporter les pompiers et les blessés, sans compter les trois mille morts et les deux cent vingt-cinq mille sans-abri qu'il fallait emmener loin du feu. Les citadins en fuite offrirent des fortunes pour des chevaux, mais en vain. Des gens fabriquèrent des véhicules de fortune avec des landaus d'enfants et des planches clouées

sur des patins à roulettes qu'ils tiraient eux-mêmes. Il ne restait plus qu'un moyen de transport possible. « Nous nous rendîmes alors compte que San Francisco était vraiment une ville remarquablement vaste, écrivit un témoin. Seules les autos pouvaient en maîtriser l'espace. »

Charles Howard, propriétaire de trois autos jusque-là invendables, devint soudain l'homme le plus riche de la ville. Il arracha ses voitures aux flammes et les transforma en ambulances. On rapporte qu'il se mit lui-même au volant de l'une d'elles pour recueillir les rescapés et les transporter vers les bateaux de secours dans la baie. Sans doute furent-elles aussi utilisées pour transporter des explosifs et créer des murs contre le feu.

Le 19 avril, les incendies amenèrent l'armée et les pompiers dans le voisinage de Howard. Van Ness Avenue, qui se trouvait à brève distance de son siège commercial, était la plus large artère de la ville. Les pompiers la choisirent comme le théâtre de leur dernière bataille. Tandis que les flammes déferlaient vers eux, ils déchargèrent des autos la dynamite, la placèrent dans le local de Howard et les bâtiments avoisinants, et déclenchèrent une gigantesque explosion pour élargir le mur pare-feu. Mais, le soir, les flammes firent rage dans les décombres du bâtiment de Howard et atteignirent Van Ness. Bien qu'épuisés les pompiers refusèrent de s'avouer vaincus. L'incendie se poursuivit pendant les deux jours suivants, mais ils continuèrent le combat.

À l'exception de ses voitures, Howard avait tout perdu, mais il était assuré. Le remboursement le dédommagea de sa mésaventure. Et surtout, Howard était sûr qu'il parviendrait à séduire la ville rebâtie et à la faire enfin entrer dans l'ère du moteur à explosion ; le séisme avait déjà fait la moitié du travail en prouvant la supériorité de l'automobile sur le cheval.

Deux semaines après le tremblement de terre, la location d'un fiacre et d'un cheval coûtait cinq dollars et celle d'une voiture à deux places, cent dollars. Tout ce que Howard avait à faire était de prouver que ses voitures étaient fiables. Il s'installa dans l'un des premiers bâtiments provisoires construits après le désastre, y mit ses voitures et s'attacha à créer une nouvelle image de Buick.

Peu d'hommes ont mieux compris que Howard ce qu'était une image publique, et il le devait probablement à son père, Robert Stewart. Alors qu'il accumulait une grosse fortune dans son Canada natal, Stewart s'était trouvé au centre d'un scandale financier. Son rôle dans l'affaire n'a pas été éclairci, mais la suite ne plaide pas pour son innocence : il quitta le pays, changea son patronyme en Howard et passa le reste de sa vie dans des hôtels et des clubs sélects sur la côte est des États-Unis. Se donnant comme « voyageur », il n'eut jamais plus de domicile fixe et ne séjourna jamais longtemps dans le même endroit. Il se maria et divorça plusieurs fois et acquit une certaine notoriété parmi les échotiers pour avoir assommé l'une de ses femmes et avoir eu des querelles tonitruantes avec les autres.

Charles Howard ne fut jamais proche de son père. Ayant grandi dans une société où bonne réputation valait ceinture dorée, il ressentit durement le poids de l'indignité familiale, et se posa comme l'antithèse de son père. Alors que Robert Stuart Howard avait été riche, Charles refusa de fonder sa vie sur ses avantages acquis et partit pour l'Ouest sans un sou en poche. Son père n'avait eu ni l'envie ni la discipline nécessaire pour maintenir sa réputation et celle de sa famille : Charles prit sa propre mesure dans le reflet qu'il offrait aux autres. Ce souci, proche de l'obsession, devait commander ses déci-

sions et orienter ses énergies. Par instinct ou par réflexion, il possédait une connaissance exceptionnellement solide de l'imagination humaine et savait comment la solliciter. Il savait se mettre à la place des autres et, en privé, se montrait charmeur et séduisant, généreux et naturellement doué de compassion. Dans sa vie publique, il témoignait d'un talent prodigieux de manipulateur, au service de sa propre cause.

Howard avait compris que, pour imposer ses automobiles au public, il devait faire parler de lui dans la presse. Il savait aussi que les marchands de voitures n'intéressaient pas le public, mais les pilotes de course, si. Coiffé d'un casque en treillis métallique, arborant une écharpe blanche et de grosses lunettes protectrices, il prenait le volant pour se livrer à des numéros d'enfer. Il menait ses Buick comme un casse-cou dans des courses de vitesse à Tanforan et se lançait dans des escalades effrénées des collines de Diablo Hill et de Grizzly Peak. Il participait à des courses d'endurance de vingt-quatre heures dont les concurrents parcouraient les routes montantes et descendantes du voisinage jusqu'à ce que leurs voitures explosent ou perdent leurs roues ; le dernier à rester en piste était le gagnant. Howard, dit-on, fut le premier à conduire une auto dans la Vallée de la Mort et le premier encore à franchir les cols enneigés de la Sierra Nevada, exploit qu'il répéta chaque année. Ces entreprises n'étaient pas sans danger. Les conducteurs y trouvaient fréquemment la mort, et les véhicules y sombraient aussi. Les joyeuses célébrations qui suivirent la première course à l'économie de Skaggs Springs s'achevèrent dans la consternation quand la voiture gagnante explosa soudain et brûla entièrement. Mais Howard restait impavide dans sa robuste Buick White Streaks. Quand il ne gagnait pas les courses des autres, il organisait les siennes et

pressait les autres concessionnaires de Buick d'y participer.

Les journalistes lui mangeaient dans la main. Il était un sujet en or : audacieux, rayonnant, photogénique, intelligent – le genre de type qui faisait toujours quelque chose d'étonnant et qui avait toujours quelque chose de remarquable à déclarer ensuite. Une union parfaite naquit dans les ruines de San Francisco : Howard fournissait des gros titres à la presse et la presse lui offrait le public. Lui et ses Buick devinrent des légendes locales.

Quand la presse faisait défaut, Howard et la direction de Buick y pourvoyaient, inondant la ville de pages entières de publicité et de brochures célébrant chaque victoire. Une décision de Howard, la plus avisée de toutes celles qu'il prit, contribua beaucoup au succès de cette publicité. Il avait compris que le fait de participer à des compétitions avec des voitures spécialement équipées atténuait l'effet de promotion de sa marque, car le client savait bien qu'il n'achetait pas une voiture de course. Howard décida donc de courir avec des modèles standard, exactement les mêmes que les clients pouvaient se procurer dans sa succursale. Et comme presque aucun de ces derniers n'avait jamais possédé d'auto auparavant, il donna des leçons de conduite gratuites. Mais surtout, il accepta des chevaux en échange. L'expérience qu'il acquit de la sorte dans l'évaluation des chevaux lui fut précieuse par la suite, même si, à l'époque, l'idée lui aurait paru ridicule. « Le temps du cheval est révolu et les gens de San Francisco veulent des automobiles, écrivait-il en 1908. Je ne donnerais pas cinq dollars pour le meilleur cheval du pays. »

Sa technique de promotion se révéla efficace. En 1908 Howard vendit quatre-vingt-cinq White Streaks à mille dollars pièce.

En 1909, il retourna voir Durant. Le nouveau patron de la General Motors était satisfait ; Howard avait pratiquement créé ce qui allait devenir l'un des grands marchés de l'industrie. Sur une poignée de main, Durant lui confia la distribution exclusive non seulement de Buick, mais aussi des nouvelles acquisitions de la General Motors – National et Oldsmobile – pour tout l'Ouest américain. Howard commença à commander des trains entiers de voitures, parfois jusqu'à trois cents, et il publiait ses commandes et les avis de confirmation de la firme dans des pages entières de publicité. Bientôt, il devint le plus grand distributeur du monde pour le compte de l'industrie à la croissance la plus rapide de l'histoire. Et l'Ouest, région frontière qui n'avait jusqu'alors connu que le cheval comme moyen de transport, se garnit de succursales Howard, élégantes et modernes.

Mais il n'allait pas s'arrêter là. Une fois de plus, Durant avait pris de gros risques financiers et il se retrouvait en faillite. Howard l'en sortit grâce à un prêt personnel estimé à cent quatre-vingt-dix mille dollars. Durant le remboursa avec des actions de la General Motors et un pourcentage généreux sur les ventes en gros, garanti à vie. Simple réparateur de bicyclettes quelques années auparavant, Howard était maintenant riche de centaines de milliers de dollars.

Au milieu des années vingt, Howard entreprit de vivre sur le pied d'un magnat, puisqu'il en était devenu un. En 1924, il consacra cent cinquante mille dollars à l'établissement d'une Fondation Charles S. Howard et fit construire un foyer pour les enfants tuberculeux et souffrant de rhumatismes infectieux. C'était le premier d'une longue liste de projets philanthropiques. Il commença aussi à jouir un peu de la vie. Ayant un jour aperçu ses aînés, Lin et Charles Jr, s'essayant à jouer au polo avec des manches de

râteau et une balle de liège, il dégarnit Long Island de ses meilleurs poneys de polo et les offrit à ses fils, qui devinrent des joueurs de classe internationale. Quelques années plus tard, il équipa un yacht immense, l'*Aras*, y embarqua des équipes de savants et les emmena jusqu'aux Galapagos pour une expédition scientifique. Il en ramena un rare fou de Bassan à pattes bleues et d'autres animaux dont il fit don à un zoo.

Il réalisa aussi un rêve qu'il cultivait sans doute depuis son enfance. Il trouva à quelque deux cents kilomètres au nord de San Francisco un gigantesque ranch d'environ sept mille hectares dans une région boisée de séquoias, près du petit village de bûcherons de Willits. Le ranch était abandonné depuis que la famille qui y avait vécu avait été victime d'une épidémie de diphtérie. Howard l'acheta. Bien qu'il possédât déjà une résidence dans la banlieue de Burlingame, où il habitait quand il était en ville, Howard considéra le ranch comme son vrai foyer. Son amour des automobiles n'avait rien changé à son attirance pour la simplicité rustique de l'Ouest. Il s'ingénia à faire de Ridgewood un modèle d'autonomie rustique, avec de vastes troupeaux de bovins et d'ovins, des centaines de chevaux, une laiterie, un abattoir, des vergers. Vêtu d'une chemise western brodée, il administrait son ranch du haut d'une selle ordinaire sur un poney de cow-boy. Mais il ne pouvait résister à une touche de modernité çà et là et parcourait son lac à toute vitesse sur des canots rutilants. Du haut des collines de Ridgewood, « Poppie » Howard regardait grandir ses fils.

Le week-end du 8 et 9 mai 1926, Charles Howard emmena Fannie May à Del Monte, en Californie, pour assister à l'inauguration d'un hôtel. Ils laissèrent à Ridgewood leur fils de quinze ans, Frankie. Celui-ci se mit au volant de l'une des camionnettes de son

père et partit de bon matin pêcher la truite avec deux amis. À neuf heures, ils avaient déjà fait de belles prises et s'engagèrent sur le chemin du retour. Longeant un canyon à quelque trois kilomètres de la maison, Frankie aperçut un gros rocher sur le chemin et donna un coup de volant pour l'éviter. Une roue avant passa par-dessus la crête du canyon et Frankie perdit le contrôle de son véhicule. Celui-ci plongea dans le canyon et personne ne le vit s'écraser.

Les amis du garçon avaient été éjectés. La camionnette était sur le toit. Ils rampèrent vers le véhicule et trouvèrent Frankie immobilisé dessous. Ils coururent au ranch et alertèrent l'intendant. Il n'y avait pas d'hôpital près de Ridgewood, rien que la maison du médecin local, « Doc » Babcock, qui gardait quelques lits disponibles pour les bûcherons accidentés. L'intendant l'emmena d'urgence sur les lieux de l'accident. Babcock s'introduisit dans la camionnette et s'efforça, avec son maigre équipement, de ranimer Frankie. C'était trop tard. Quand les Howard revinrent de Del Monte par train spécial, on les informa que leur fils était mort, le crâne défoncé et la colonne vertébrale brisée.

Howard se retira à Ridgewood et s'y retrancha plusieurs mois, accablé de chagrin. Doc Babcock, qui lui rendait une visite de condoléances, le trouva en train de s'interroger avec anxiété sur le meilleur moyen de célébrer le souvenir de son fils. Babcock eut une idée : construire un hôpital à Willits. Howard s'y rangea, assuma tous les frais et organisa le ravitaillement de l'hôpital par les vergers, les potagers et la laiterie de Ridgewood. Le premier sillon du périmètre de l'hôpital fut tracé en 1927 par une charrue que tirait un bœuf et, en 1928, sous la direction de Doc Babcock, le Frank R. Howard Memorial Hospital, moderne et bien équipé, ouvrit ses portes. Howard figura toute sa vie au conseil des directeurs.

Il ne devait jamais se remettre de la mort de Frankie. Dans son bureau de l'agence Buick à San Francisco, il avait accroché une peinture représentant Frankie agenouillé près d'un chien. Quelques années plus tard, un jeune candidat à un emploi du nom de Bill Nichols demanda incidemment à Howard s'il était le jeune garçon du tableau.

— Vous pensez qu'il me ressemble ? demanda Charles.

Nichols répondit oui. Quand il se tourna vers Howard, il vit des larmes couler sur son visage.

Dans les années vingt, la Californie n'était sûrement pas l'endroit idéal pour un homme enclin au péché. Les ligues de tempérance avaient imposé la Prohibition et, dans l'élan, elles avaient également fait interdire le jeu. Un homme n'avait guère licence de s'amuser avec des femmes et, comme il était interdit de danser dans les cabarets, il ne pouvait même pas regarder des femmes danser entre elles. S'il était découvert dans un hôtel avec une femme qui n'était pas la sienne, son nom était publié dans les journaux et livré à l'opprobre. Tous les commerces étaient fermés le dimanche. Le seul endroit où l'on pût aller était l'église… pour y entendre les sermons habituels sur l'alcool, le jeu, la danse et la dissipation. Quand les pasteurs de la Californie du Sud étaient vraiment en verve, ils péroraient sur la « Route de l'Enfer », une artère qui partait du sud de San Diego. Au bout de la route s'élevait, en effet, la ville mexicaine de Tijuana, la « Ville du Péché », où l'on pratiquait ouvertement tous les vices.

On ne pouvait rêver meilleure publicité : tous les jours, des milliers d'Américains couraient vers la frontière.

En réalité, l'avenue qui traversait Tijuana était plutôt décevante. La Route de l'Enfer n'était même pas

pavée ; ce n'était qu'un sentier tortueux, longeant un cours d'eau anémique à travers des broussailles d'armoise, et par endroits tellement étroit que deux voitures ne pouvaient pas s'y croiser. Si les voyageurs étaient à pied, ils pouvaient traverser le cours d'eau et héler un taxi. S'ils étaient en voiture, ils devaient emprunter un pont branlant débouchant sur la route de Tijuana.

Là, il y avait vraiment du péché. Tijuana n'avait été jusqu'alors qu'un village somnolent, mais les coupables délices de la Californie y avaient récemment trouvé asile. Tout ce qui était interdit au Nord était encouragé ici. Durant la Prohibition, un tiers des commerces de Tijuana était consacré à la vente d'alcool, à commencer par le bar le plus long du monde, celui du Mexicali Club, soixante-douze mètres. Dès l'instant que San Diego interdit la danse en cabaret, Tijuana fourmilla de filles qui levaient la jambe sur scène. Quand la boxe devint illégale en Californie, le noble art fit florès à Tijuana. On pouvait s'y marier n'importe où et à n'importe quelle heure ; des marieurs entreprenants poursuivaient les couples dans les rues et leur offraient pour quelques dollars les délices de l'hyménée. Ceux qui déclinaient ces offres se voyaient alors proposer des divorces rapides. Quant aux hommes seuls, on les orientait vers l'un ou l'autre des nombreux bordels, commerce d'élection de Tijuana. La ville ne dormait ni le jour ni la nuit. Quand la Dépression s'abattit en 1929 et que la pauvreté prit le relais de la tempérance comme égalisatrice de la société américaine, les commerces de Tijuana maintinrent des prix planchers, en sorte que les touristes venus du nord, qui déferlaient le long des boutiques de planches de l'Avenida Revolucion, purent continuer à mener grand train : dîners de langoustes, liqueurs fines, services de luxe et danse. Les mœurs, par ailleurs,

étaient primitives. Le jockey Wad Studley se rappelle avoir vu un camion de soldats mexicains s'arrêter dans le désert, jeter sur le sable, à la pointe de leurs baïonnettes, un homme soupçonné de viol et s'en servir comme cible pour leurs exercices de tir.

La plus grande attraction de Tijuana était son hippodrome, qui profitait des restrictions imposées à l'industrie des courses aux États-Unis. Aux États-Unis, les courses de pur-sang avaient une longue histoire, mais au plus fort des mouvements réformistes pour la tempérance et contre le jeu, dans la première décennie du XX^e^ siècle, une série de scandales impliquant des bookmakers qui avaient organisé des courses truquées déclencha une vague de lois interdisant les paris. Le résultat fut catastrophique pour les courses. Au début du siècle, on comptait quelque trois cents champs de courses sur le territoire américain ; en 1908, il n'en restait que vingt-cinq et leur nombre alla diminuant jusqu'à la Première Guerre mondiale. La Californie avait été le cœur des courses de haut niveau de l'Ouest, mais il n'y restait que l'hippodrome de Tanforan, qui avait survécu de justesse. Beaucoup de cavaliers avaient été contraints de renoncer à leur sport et de vendre les haras et leurs chevaux. Les autres, surtout à l'Ouest, se contentaient désormais de courses semi-clandestines sur des hippodromes aux toits en ruine, qui s'échelonnaient jusqu'au Canada et dans les rares États où ce sport n'avait pas été interdit.

Pour les gens de Tijuana, ces interdictions étaient un cadeau du ciel. En 1916, peu après l'interdiction des paris hippiques, ils ouvrirent un hippodrome, qui devint immédiatement un havre pour les écuries et les amateurs de courses américains. C'était un lieu délabré qu'un ancien jockey compara à des toilettes à ciel ouvert, comme tout le reste à Tijuana, d'ailleurs. On y trouvait pourtant les premières stalles de départ

mobiles et les premiers équipements de photo finish. Une équipe de tournage de Hollywood y oublia ses haut-parleurs : les organisateurs des courses s'en emparèrent et bricolèrent ainsi le premier système d'adresses publiques de courses. Les courses elles-mêmes étaient sauvages et à peine réglementées, mais les Américains en raffolaient.

Charles Howard faisait partie de ces gens qui passaient la frontière. Peut-être l'atmosphère de Tijuana le libérait-elle de son chagrin. On rapporte que son mariage battait déjà de l'aile avant la mort de Frankie, et sans doute Howard avait-il besoin d'échappées. Ou attachait-il désormais moins d'importance à ce qui avait jadis tant compté pour lui ? L'auto, qui lui avait valu la fortune, lui avait aussi pris son fils ; il s'intéressait beaucoup moins aux voitures. Il glissa donc sur la Route de l'Enfer, vers cette petite ville exubérante et dévoyée. Mais il évitait les filles et l'alcool ; c'étaient les chevaux qui l'intéressaient. Il se lia à des propriétaires, acheta bientôt quelques chevaux mexicains sans grand intérêt et alla suivre leurs courses sur l'hippodrome. Les coursiers étaient minables et les compétitions ne rapportaient que quelques pesos, mais Howard aimait regarder ses chevaux du haut des gradins et saluer leur retour au finish.

Un jour de l'été 1929, le fils aîné de Howard, Lin, invita son père au rodéo annuel de Salinas, en Californie du Sud. La femme de Lin, Anita, avait persuadé sa sœur aînée, Marcela Zabala, une actrice locale, de se joindre à eux. Ce fut dans les gradins que Charles Howard posa pour la première fois son regard sur l'opulente chevelure sombre de la jeune femme, ses sourcils effilés et son sourire avenant. Élevée dans un couvent, puis dans un ranch modeste aux portes de Salinas, où son père exerçait la profession d'avocat,

elle avait été élue Reine des Laitues lors du festival annuel des laitues de Salinas.

Charles Howard fut ensorcelé. Peu après, Anita donna naissance à son premier enfant et demanda à Marcela de la rejoindre. Marcela s'installa donc dans la maison de Lin et d'Anita, où elle et Charles se voyaient tous les jours. Ce genre de liaison dut certes susciter des rumeurs, mais Howard tomba bel et bien amoureux de Marcela et elle aussi s'éprit de lui. Elle avait vingt-cinq et elle était la belle-sœur de son fils ; il avait cinquante-deux ans et il était marié. Mais son mariage avait été ruiné par la mort de Frankie. À l'automne de 1932, Charles et Marcela se marièrent dans la maison de Lin.

Howard trouva dans la jeune femme son parfait complément. Elle était, comme lui, très communicative. Brutalement introduite dans le monde de la fortune, elle s'y comporta avec aisance et un grand sens des convenances, mais témoigna également d'aplomb et d'une grâce rare dans ses incartades, ce qui faisait qu'elle amusait sans jamais scandaliser. Elle fascina les chroniqueuses mondaines. Au golf, elle déployait tant de force qu'elle fut admise à jouer dans les rangs des hommes. Quand, en 1935, Howard organisa un safari de cinq mois en Afrique, Marcela s'y joignit avec enthousiasme. Dans un monde où les rôles féminins restaient conventionnels, elle défraya la chronique au point que le *San Francisco Examiner* jugea utile d'informer chaque jour ses lecteurs sur les exploits de Marcela dans la jungle. Et il y avait de quoi faire. Un lion s'étant élancé sur son groupe, Marcela avait épaulé calmement son fusil et tué le fauve. Elle trouva un petit mandrill orphelin et le rapporta à New York dans un carton à chapeau. Elle convainquit la direction du Waldorf-Astoria de l'autoriser à garder l'animal dans sa suite de luxe et posa pour les photographes en

compagnie de « Blooey », une banane à la main, sur le canapé d'époque du Waldorf, puis ramena le singe à la maison. Comme son époux, elle avait parfaitement conscience de ce que devait être un personnage public et elle partagea avec lui les feux de la rampe. Enfin, comme Howard, elle avait longtemps vécu avec les chevaux.

En 1934, quand il la regardait du haut de ses bureaux, Howard pouvait voir une cité façonnée par ses visions. La ville où le cheval avait jadis été roi n'existait plus ; seuls quelques rares spécimens faisaient encore claquer leurs sabots sur l'asphalte et ils auraient disparu avant la fin de la décennie. La fortune de Howard se montait à plusieurs millions de dollars, il vivait dans un luxe extrême, jouissait de la dévotion de ses amis et de l'admiration du public. Mais il n'était pas satisfait.

Un de ses amis, George Giannini, propriétaire de superbes pur-sang, pensait connaître la véritable vocation de Howard : il était certain qu'il retrouverait son ancienne passion pour les chevaux et qu'il franchirait le pas menant de l'amateurisme à l'élevage des pur-sang. Mais Howard se montra beaucoup moins convaincu. Il ne voulait pas, répondit-il, s'y engager sur une grande échelle, ou alors tout en haut et avec le meilleur des entraîneurs. L'idée l'amusa un temps, puis il l'abandonna.

Il fallut un dentiste de San Francisco, ancien joueur professionnel de base-ball et financier, Charles « Doc » Strub, pour faire changer Howard d'avis. Cinq ans plus tôt, à l'automne de 1929, Strub était assis dans son fauteuil préféré chez le barbier et se préparait à se faire raser, quand on lui tendit le téléphone. Le visage recouvert de mousse, il apprit que la Bourse s'était effondrée et qu'il avait perdu tous ses biens en un seul jour ; pis, il se retrouvait avec

un million de dollars de dettes. Sonné, il reposa le combiné. Puis il se dit qu'il avait perdu son argent, mais non ses relations ni son flair. Il construirait un champ de courses, le plus beau du monde, et réintroduirait les courses en Californie.

C'était une idée de génie. La catastrophe qui l'avait ruiné avait également dévasté tout le pays. Au cours des trois années suivantes, et alors que la Dépression étranglait l'économie, les gouverneurs des États cherchaient désespérément des revenus. Les Californiens qui espéraient légaliser de nouveau les courses hippiques reprirent du poil de la bête. Pour la première fois en un quart de siècle, les autorités leur accordèrent audience, et, en 1933, la Californie accepta de légaliser les paris hippiques, mais à deux conditions. La première serait que les paris se feraient par les machines du pari mutuel et non par les bookmakers qui avaient été à l'origine de l'interdiction. La seconde, que les courses seraient fortement taxées. Les courses hippiques venaient de renaître.

Avec en poche le plan d'un super-hippodrome de trois millions de dollars, qui serait construit sur le ranch de Santa Anita, au pied des montagnes San Gabriel, à la lisière de Los Angeles, Strub n'avait plus besoin que… d'argent. Faute d'une banque qui lui fît crédit, il alla de porte en porte à la recherche d'un investisseur privé. Après plusieurs échecs, il s'adressa à Charles Howard, qui lui fit le meilleur accueil. Howard, son ami le chanteur Bing Crosby et plusieurs autres riches Californiens mirent à la disposition de Strub la somme nécessaire à la construction du Santa Anita Park.

Strub en fit bon usage. Dès son achèvement, son hippodrome se révéla le meilleur du monde entier, un véritable monument à la gloire du pur-sang. Strub l'inaugura à Noël 1934. Le succès fut immense et immédiat et l'État de Californie fut aussi satisfait

que le public. Et pour cause : des millions de dollars de revenus nouveaux allaient rentrer dans ses caisses. Les jockeys et le monde des courses se félicitèrent également, car Strub avait eu la brillante idée d'organiser une course spéciale, le Santa Anita Handicap, qui se tiendrait chaque hiver à partir de 1935. À la différence du célèbre Kentucky Derby, réservé aux chevaux de trois ans, ce handicap serait ouvert à tous les chevaux plus âgés. Mais ce fut le prix en numéraire qui défraya surtout la chronique. En 1934, les grands prix hippiques rapportaient le plus souvent au vainqueur six mille dollars, beaucoup plus rarement, cinquante mille dollars. Or, Strub annonçait le chiffre époustouflant de cent mille dollars au vainqueur, plus quelques milliers de dollars sur les tickets d'entrée. Aucune course au monde ne rapportait une pareille somme. Le revenu moyen américain était alors de quatre cent trente-deux dollars : on imagine l'émotion ! Bientôt, on ne désigna plus le handicap que par son surnom de « la Centmille ».

Strub avait ressuscité les courses au bon moment. Tous les États du pays les légalisèrent de nouveau, sous l'égide du système du pari mutuel, ce qui suscita un accroissement des pistes de l'ordre de 70 %. Les courses hippiques devenaient de loin le sport américain le plus populaire. À partir de 1934, les regards de millions de nouveaux adeptes convergèrent vers Santa Anita : qui gagnerait le gros lot de Strub ? « La Centmille » devint un classique dès sa première édition. Tout le monde voulait la remporter. Y compris Charles et Marcela Howard.

Fut-ce à cause de l'insistance de Strub, de l'exemple de Bing Crosby, qui investissait massivement dans les chevaux de course, ou encore du spectacle de l'hippodrome construit grâce à leur argent, peu importe : les Howard, et surtout Marcela, étaient

décidés à gagner le grand prix. En 1935, peu après l'ouverture du nouvel hippodrome de Bay Meadows, à San Francisco, Howard créa une écurie de chevaux modestement doués et engagea un jeune entraîneur de pointe, Buster Millerick. L'écurie fut inscrite sous le nom de Marcela. Celle-ci dessina les tenues de soie des jockeys, qui allaient devenir légendaires : toque écarlate et blanche, casaque écarlate à manches blanches portant l'emblème du ranch de Ridgewood, un H dans un grand triangle blanc. Les chevaux étaient passables, mais Howard avait d'autres ambitions. Cet été-là, lui et Marcela achetèrent quinze yearlings à une vente aux enchères de Saratoga, dans l'État de New York. Conformément à son goût pour les causes perdues, Howard n'acheta que les chevaux les moins brillants, des animaux qui attiraient peu ou pas d'enchères. Millerick était un excellent entraîneur, mais pour ses nouveaux yearlings et les chevaux capables de remporter « la Centmille », Howard avait besoin d'un as. En 1935, il se mit à sa recherche.

2. Le solitaire venu des plaines

À plusieurs centaines de kilomètres au sud de la propriété de Charles Howard, vivait un connaisseur de chevaux nommé Tom Smith. Il habitait un champ de courses mexicain et dormait sur un lit de camp dans une stalle des écuries. C'était un personnage taciturne, massif, à la bouche dure. Depuis qu'il était apparu sur l'hippodrome, venant de quelque part au-delà de la frontière, personne ne savait d'où, les pisteurs n'avaient jamais su que penser de lui.

Il était généralement muet et avait l'habitude de s'éloigner quand on lui posait des questions. « Il vous salue d'un geste de la tête, écrivit un journaliste qui l'avait observé pendant des années, vous serre la main pour vous dire au revoir et il n'aura pas prononcé cent mots en tout. Il y a quelqu'un qui jure avoir vu Smith se trancher accidentellement le gros orteil avec une hache. Sa seule réaction a été d'enlever la botte et de la secouer pour laisser tomber le doigt amputé et dire : "Mon orteil". » Ceux qui l'observaient de loin supposaient qu'un homme au mutisme aussi obstiné cachait sûrement quelque chose de douteux, ou bien qu'il était excessivement orgueilleux. Ils comblaient les vides de sa biographie avec les mythes ordinaires du Far West : braquages de banques, prouesses dans

des rodéos, exploits dans les guerres contre les Indiens. Rien de tout cela n'était vrai, mais c'était un bon sujet de conversation, et cela faisait de Smith un personnage aussi inquiétant que pittoresque. La vérité à propos de Smith était beaucoup plus intéressante, mais il ne l'avait jamais dite à personne.

Il avait cinquante-six ans, mais en paraissait beaucoup plus. Sa mâchoire proéminente donnait à penser qu'elle avait rencontré un sabot capricieux ou un poteau mal placé, mais peut-être était-ce sa forme naturelle. Il était incolore et semblait translucide, comme s'il abordait les premiers stades de l'invisibilité. Les rares fois où il ôtait son feutre mou et gris, il fallait l'examiner attentivement pour savoir où finissait son scalp à cheveux gris et où commençait sa peau grise. Quand on le photographiait sans chapeau, il présentait une alarmante tendance à se fondre dans le ciel et ses yeux flottaient seuls dans l'espace. En désespoir de cause, quelques photographes retouchèrent son visage à la main. Quand ils étaient assez chanceux pour capter son image, tous ses traits disparaissaient à l'ombre de son chapeau, à l'exception de sa mâchoire en bénitier, et tout ce qu'on voyait de lui c'était les reflets de ses lunettes qui renvoyaient l'image du photographe. De toute façon, Smith ne regardait presque jamais un photographe, mais toujours ses chevaux.

Il semblait au bout du rouleau. Son écurie n'abritait qu'un seul cheval à l'entraînement, et ce cheval n'atteindrait jamais qu'à une honnête moyenne. Son entraîneur prenait ses repas seul dans la cantine du champ de courses et passait le reste de son temps avec le cheval. Une discussion s'éleva une fois pour savoir s'il était permis de prendre son petit-déjeuner d'œufs au bacon sur les gradins du fond. Mais à la fin, les pisteurs se résignèrent au silence de Smith, puis l'oublièrent.

Dans sa jeunesse, les Indiens observaient Tom Smith traversant les plaines pour aller rôder près des troupeaux de mustangs. Même alors, dans les derniers jours du XIX^e^ siècle, il était toujours seul. Il ne parlait à personne qu'aux chevaux et seulement un langage de petits gestes et de bruits étouffés. Les Indiens l'appelaient le Solitaire des plaines. Les Blancs l'appelaient Tom le Silencieux. On ne faisait jamais que l'effleurer. Seuls les chevaux semblaient bien le connaître.

Ils avaient été le vrai sujet d'études de sa vie. Il était né dans un monde où il était aussi nécessaire de savoir monter à cheval que de respirer. Doté dès la naissance d'une prodigieuse connaissance intuitive des chevaux, il s'y était consacré si passionnément que, sans eux, il était comme incomplet. Soit par nature, soit par contact, il était devenu pareil à eux, réservé et volontaire. Dans la compagnie des hommes, il était cassant et hérissé, mais avec les chevaux, il paraissait gracieux et à l'aise.

Son histoire possédait la qualité immatérielle des traces de sabots dans la neige. Il venait de prairies où il avait dompté d'innombrables mustangs pour la cavalerie anglaise en guerre avec les Boers. Sa fréquentation des chevaux remontait à son enfance, coupée de périodes où il avait été chasseur de cerfs, intendant de fermes à moutons, pisteur de pumas. Enfant, il avait participé aux dernières grandes transhumances de bétail et, à treize ans, il était un dresseur de chevaux confirmé. Les dates et les détails sont perdus, mais on sait qu'il avait toujours connu des chevaux et de vastes espaces devant lui. Il avait probablement une femme, mais son existence ne semble avoir été établie que par induction. Un fils nommé Jimmy apparut plus tard dans la compagnie de Tom : il devait bien venir de quelque part.

Au tournant du siècle, Smith quitta les grandes étendues sauvages pour arriver à Grand Junction, Colorado. Il n'avait pas encore trente ans. La cavalerie britannique n'avait plus besoin de lui, et il avait donc été contraint de quitter les mustangs pour trouver un nouveau gagne-pain. Lui et son cheval vaquèrent dans les vastes défilés de l'Unaweep Cattle Range du Colorado. Il avait appris qu'un ranch avait besoin d'un contremaître.

Il obtint le poste et y resta vingt ans, domptant les poneys et soignant leurs blessures et leurs maladies, limant leurs sabots et forgeant leurs fers. Il travaillait nuit et jour en leur compagnie, se chauffant contre eux et dormant à leurs pieds dans les montagnes du Colorado.

Tandis que Smith coulait ses jours dans l'Unaweep, l'Ouest qui l'avait formé déclinait. La modernité arrivait dans le sillage de l'auto. Les chevaux et tout le mode de vie qui s'était constitué autour d'eux étaient lentement poussés hors de la scène. Peut-être, lors de ses rares incursions dans la civilisation, Smith était-il passé devant les succursales de la Howard Automobile company qui surgissaient çà et là, mais il n'avait pas besoin de ça pour comprendre qu'on ferait de moins en moins appel à ses talents. Tout autour de lui, les hommes s'adaptaient à un monde nouveau et un vaste réservoir de connaissances et de traditions équestres sombrait progressivement dans l'oubli. Le mythe de la Frontière de jadis, la légende de l'Ouest sauvage se cristallisaient dans l'imagination populaire et, avant longtemps, Smith allait en devenir l'une des incarnations.

Le monde allait de l'avant, mais Smith restait là où il était, se transformant lentement en relique. Il ne connaissait pas d'autre manière de vivre et ne pouvait probablement pas en imaginer. Son esprit avait été façonné par les prairies et les montagnes,

et jusqu'au jour de sa mort, il se représenterait le monde à travers les leçons apprises des poneys, des territoires sauvages et du ciel sans fin.

En 1921, le ranch de l'Unaweep fut vendu et Smith se retrouva sans travail. Le hasard des routes le conduisit dans une foire campagnarde du Wyoming, où il trouva un boulot auprès d'une firme obscure qui fournissait des chevaux de retour pour des courses de relais dans des rodéos. On le chargea d'entraîner et de ferrer six chevaux de course. Il y fit merveille, soignant les chevaux et améliorant leur vitesse. Ce n'étaient que des courses de petit calibre, mais les chevaux de Smith devinrent des gagneurs. Un colosse appelé Irwin s'en avisa.

« Cow-boy Charlie » Irwin dirigeait deux affaires : une tapageuse fête de l'Ouest sauvage en été et des courses encore plus animées en hiver. C'était un géant, au propre et au figuré. En raison d'une anomalie glandulaire et de tumeurs de vingt-cinq kilos, son poids était passé d'un petit deux cents kilos à deux cent soixante-dix kilos, en majeure partie emmagasinés dans un abdomen monstrueux, qui lui avait valu le surnom d'Irwin « Dix tonnes ». Son environnement personnel avait dû être modifié pour s'accommoder à sa taille. Il menait ses affaires du haut d'un cheval anormalement grand, avec une selle superlarge. Comme il comptait deux cents kilos de trop pour passer par une portière de voiture ordinaire, il avait fait aménager une conduite intérieure spéciale, équipée d'une cinquième porte par laquelle il parvenait à s'insérer dans l'engin.

Irwin était incorrigiblement une vedette. À la pendaison de son ami l'assassin Tom Horn, il fit les manchettes en s'avançant vers la potence pour clamer : « L'express terrestre vers le ciel. » Quand le célèbre fugitif Bill Carlisle cambriola un train de l'Union Pacific Railroad, Irwin se lança au galop avec l'escouade

qui poursuivait le brigand et raconta en termes exaltés dans *The Denver Post* comment il avait « capturé le plus audacieux pilleur de trains de l'Ouest ». En tant qu'agent de l'Union Pacific, il sauva à lui seul l'industrie lainière du Colorado durant un blizzard en poussant des chasse-neige sur la voie ferrée, déblayant le passage pour les trains qui apportaient du fourrage aux moutons.

Il y avait toujours des célébrités autour d'Irwin, depuis le général John Pershing jusqu'à Will Rogers. Teddy Roosevelt, président des États-Unis, sauva le spectacle d'Irwin quand celui-ci fit faillite et se trouva bloqué à Sheepshead Bay. Irwin l'en remercia en lui offrant un poney pinto et une longue amitié. Charlie comblait les gens avec ses vastes sourires, sa faconde et ses histoires extraordinaires. Il était audacieux, imaginatif, doté d'un talent inné pour la publicité, astucieux, sans scrupule et totalement fascinant. Certains de ses voisins, des éleveurs traditionnels, se méfiaient de lui, mais il représentait le prototype du nouvel homme de l'Ouest.

Irwin vit ce que Smith pouvait faire avec un cheval, et comme il avait besoin d'autant de connaisseurs de chevaux qu'il pouvait en recruter, il lui proposa le poste d'intendant, de maréchal-ferrant et d'assistant entraîneur. Il était très difficile de refuser quelque chose à Irwin et Smith n'avait pas le choix ; il accepta.

Le Solitaire des plaines venait de s'engager dans une vie turbulente. L'été, il parcourait le pays en train, organisant des spectacles dans les villes, sous des tentes de cirque qu'Irwin avait achetées bon marché aux Ringling Brothers quand leur cirque avait été absorbé par celui de Barnum & Bailey. Les numéros étaient de curieux mélanges de mythes et d'histoire, faisant défiler combats entre des cow-boys et des Indiens, courses de messager du Pony Express,

exploits hippiques, courses de relais, matchs de lutte entre femmes et numéros d'équilibrisme et d'acrobatie. Les interprètes en étaient principalement des Indiens en rupture de ban, des Mexicains et des garçons vachers.

Les vedettes en étaient les haletantes filles d'Irwin, Frances, Joella et Paulene, toutes trois intrépides cavalières. Dans son enfance, Joella avait un jour fait l'école buissonnière pour s'engager dans une course contre les légendaires cavaliers indiens Arapaho, et elle l'avait remportée. De retour à la maison, elle avait reçu le fouet, de sa mère, et un nouveau cheval de la part de son père, ravi. Le travail de Smith se faisait surtout en coulisses, mais il paraissait parfois en public pour amener les chevaux de relais aux filles d'Irwin, lequel surveillait tout cela du haut de son énorme cheval jaune, galopant au centre de la piste les pieds écartés, agitant son chapeau et criant des encouragements à ses filles. Le public en redemandait toujours et le spectacle faisait salle comble.

L'hiver, l'écurie d'Irwin voyageait. En raison de l'interdiction sur les paris, les seules pistes qui lui étaient ouvertes étaient de minables circuits de patelins, si petits qu'on les appelait des arènes à taureaux, et des pistes de terre battue, mais ça convenait à Irwin. Irwin Dix Tonnes était le roi de ces circuits.

L'équipement d'Irwin était une véritable petite ville sur rail. Quand les hippodromes plus grands de Tijuana, d'Agua Caliente ou d'Ak-Sar-Ben (Nebraska à l'envers), à Omaha, étaient ouverts, les wagons d'Irwin entraient en ville et ses hommes déchargeaient les chevaux et l'équipement. Quand ils fermaient, Smith et Irwin fourguaient chevaux et matériel dans les wagons et commençaient la tournée de grandes villes comme Kansas City, mais aussi de carrefours routiers, comme Laramie, Medicine Bow et Sheridan, Wyoming. Les réserves indiennes

6747

Composition
NORD COMPO

Achevé d'imprimer à Barcelone
par CPI Black Print
le 25 septembre 2023

Dépôt légal septembre 2003
EAN 9782290238653
OTP L21EPLN002896-435603

ÉDITIONS J'AI LU
82, rue Saint-Lazare, 75009 Paris

Diffusion France et étranger : Flammarion