

Étonnants voyageurs
collection dirigée par Michel Le Bris

ÉRIC SARNER

Sur la Route 66

Petites fictions d'Amérique

HOËBEKE

DU MÊME AUTEUR

- Et comme emportés, on demeure*, Dumerchez, 2008.
Sugar, Dumerchez, 2001.
Mères et folles sur la place de Mai – Argentine, 1977-2000,
Desclée de Brouwer, 2000.
L'Ombre de l'autre, déjà, Rencontres, 2000 (hors commerce).
Instant America, Afat, 1997 (hors commerce).
Petit carnet de silence, Dumerchez, 1996.
Une lettre trouvée à Lisbonne, ill. Miguelanxo Prado, D.S., 1995.
La Passe du vent : une histoire haïtienne, Payot,
coll. « Payot/Voyageurs », 1994.
Mourir place Tiananmen : des lycéens français témoignent,
propos recueillis par Bernard Debord et Éric Sarner,
L'Olivier-Orban, 1990.
Jazz encre, ill. Michel Lathourakis, Le Vent noir, 1987.
Beyrouth, Beyrouth à vif, Encre, 1985.
La Main morte du comte de Mirabeau, La Nèpe, 1982.
Trente-trois passages d'instant pour Giani, Antoine Rico, 1974.
Monos, préf. Joseph Delteil, La Grisière, 1971.

© 2009 Éditions Hoëbeke, Paris

ISBN : 9782-84230-339-6

Dépôt légal : mars 2009

Imprimé en France

*Tout a changé, dans le secret et dans l'indéchiffrable.
Il y faut mieux qu'une connaissance, il y faut une
poétique de cela qui advient sans cesse autour de nous.
La puissance d'un homme ou d'une nation ne peut se
mesurer que dans sa capacité à être en relation avec
les Lieux du monde, à en mobiliser les richesses et
les diversités pour en constituer le meilleur du partage.*

*[...] Toute politique sera ainsi estimée à son intensité
en Relation. Et il y a plus de chemins et d'horizons dans
le tremblement et la fragilité que dans la toute-force.*

Édouard Glissant et Patrick Chamoiseau,
L'Intraversable beauté du monde, adresse à
Barack Obama, Galaade Éditions, 2008

Bleus yeux Betty

Betty avait le regard de ceux qui ont beaucoup vu les autres s'en aller. Un regard un peu bleu, un peu transparent, un peu plus que cela, translucide, un regard un peu cassé, assez beau côté *j'sais-bien-que-j'perds-mais-qu'est-ce-que-j'y-peux?*

Si je m'arrête un peu longtemps sur ses yeux, c'est que Betty pouvait vous y retenir presque sans le vouloir.

L'endroit était un *fast food* légèrement miteux du nord-ouest de Chicago, dans une banlieue qui met des heures à s'étaler entre la zone aéroportuaire de O'Hare et les abords du lac Michigan. Banlieue grise, même l'été. Des deux côtés de la route, des cafés sans personne, des bars *chicanos*, des petits supermarchés pommes, poires et gants de ménage, et des motels bon marché, ce qualificatif convenant bien davantage qu'aux tarifs à l'état des lieux et à l'environnement.

Donc ce *fast food*.

Il jouxtait le *Deli Lodge*, le motel pour lequel j'avais finalement opté, à l'entrée duquel une poupline indienne (de l'Inde) avait accepté de me faire un prix avec l'assentiment de son mari, frère, cousin ou collègue à l'arrière. Le bâtiment formait un L avec un rez-de-chaussée et un étage

courant au-dessus. Manifestement, des clients vivaient là à la semaine ou au mois, des Américains, des Latinos, des Indiens. Une sorte de grande famille bric-broc, en short et les cheveux dénoués, télévision à haute allure dans des chambres masquées par des rideaux vieux jaune.

Le lit avait l'air propre. La salle de bains sentait le détergent. Le climatiseur respirait fort mais renvoyait précisément ce qu'on lui demandait.

Aussitôt dedans, je ressors. J'ai faim.

Le fast food. À l'extérieur comme à l'intérieur, on a joué la nostaldéco, le bord de route, les années 1960, 1970, 1980, les années perdues, le chrome et la couleur rouge, les sièges tournants côté comptoir, le box classique côté fenêtre. La salle est très peu profonde, tout en largeur. Sur les murs, des panneaux de toutes dimensions, de toutes couleurs, de tous propos : publicités, avis de recherche, interdictions et des visages de stars. Sur la plus large surface, mais mordant sur l'autre mur en biseau, une fausse reproduction d'un faux tableau d'Edward Hopper montre derrière une vitrine trois ou quatre Oiseaux de nuit atablés et plus qu'ailleurs esseulés dans un *fast food* du fond des désespérances. Hopper est magnifique pour cela, et même ses plagiaires savent dire la solitude des gens dans les villes : ça s'exprime en silence en une seconde et une éternité d'image, hier, aujourd'hui, partout, comme ça s'exprimait en mots chez Rilke au début des *Cahiers de Malte Laurids Brigge*. (« C'est donc ici que les gens viennent pour vivre ? Je serais plutôt tenté de croire que l'on meurt ici. ») Mais je m'éloigne. Je veux parler de solitude et des rues vides et d'une certaine misère qui n'arrive pas à passer. Bref, l'endroit était ainsi, un *Steak N Egger*, jeu de mots où l'on entend la viande passer sous l'œuf frit – ou serait-ce le son de l'œuf s'étalant sur le steak ?

Un resto ouvert la journée et la nuit, où s'arrêtaient les camionneurs, les familles en marge, les amoureux en fuite, les paumés de toutes les heures.

Betty servait là, du petit matin jusqu'à midi. Parfois elle échangeait son horaire avec Rosario, sa collègue, une Latino de conséquent volume et armée d'une voix à effrayer tout client indélicat. J'ai su tout cela très vite, en regardant et en écoutant. Non pas que j'espérais quoi que ce soit de ce bouge à mourir, mais, justement, d'abord ce décor me rappelait beaucoup de choses, morceaux de films, morceaux de vie lus ou aperçus dans ce pays. Et puis la présence de Betty ajoutait encore à la charge. De ce côté-là non plus je n'attendais rien. Je veux dire que je n'attendais rien de particulier de Betty. Je la regardais. Je prenais mon petit-déjeuner, saucisses, pommes de terre, œufs. Je mangeais tout cela le plus lentement possible pour regarder Betty regarder l'Amérique d'aujourd'hui depuis son comptoir. Sur le mur, les personnages du faux Hopper s'appelaient James Dean, Humphrey Bogart, Marilyn Monroe, Elvis Presley. Et dessous, ce titre que je veux citer en VO pour la raison qu'il sonne plus juste ainsi : *Boulevard of Broken Dreams* (boulevard des rêves brisés).

Lorsqu'il y avait moins de clients et dès que je le pouvais, j'interrogeais Betty. Sur tout, les habitués, les putes, elle, Chicago, la vie.

Betty était d'origine irlandaise, d'où ce roux dans le blond des cheveux et la peau très fine et mouchetée. Elle avait entendu parler d'une famine dans le temps, c'était loin : milieu de l'autre siècle, enfin, l'autre autre siècle. Elle n'a pas eu le temps d'en savoir tellement.

Elle a 41 ans. N'a voyagé que dans l'Illinois. Travaille au *Steak N Egger* depuis un bon bout de temps, cinq ans au moins, oui cinq ans. Son fils a 4 ans et le père est toujours dans les parages. Elle vit dans un appartement, par là-bas, derrière, qu'elle loue à une famille originaire de Bombay. Ne sait pas trop où c'est, Bombay. Elle sert. Des œufs, des pommes de terre sautées, des hamburgers, du café...

Un jour je l'attends. Je veux lui offrir un café dans un autre bar. Elle dit qu'elle ne peut pas rester : Tom est chez

des voisins mais elle doit prendre le relais pour garder leurs enfants à eux. Nous buvons un café à la mini-caféteria d'un supermarché.

Je me demande si elle se donne parfois à tel ou tel client qui reviendrait, repasserait. C'est comme si elle n'avait pas d'histoire ou, plutôt, c'est elle l'histoire. Elle est catholique. Son frère est parti à la guerre, elle ne veut pas dire où. Voilà pourquoi elle pense qu'il faut voter pour le président à Washington. Elle y croit. Elle voudrait bien. Elle voudrait bien que son frère revienne. En riant, elle me montre une publicité pour une nouvelle carte de crédit: « Les fourmis resteront fourmis et les cigales deviendront fourmis. »

Elle file, en disant que cela lui a fait du bien, notre conversation.

Le lendemain, elle est là, au *Steak N Egger*. Le patron du motel m'a dit que Betty devait pas mal d'argent à quelqu'un. Rien d'autre. Il fait un beau soleil sur le quartier. Ce matin, je lui parle de la Route 66: sait-elle où il faut aller dans Chicago pour trouver le point zéro? Non. Puis deux putes du quartier entrent bruyamment. Sans poser de question, Betty leur sert de la bière. Elle les sert sans qu'aucune expression ne passe sur son visage. Elle peut être ainsi, impassible. Je la regarde et note: juste une beauté banale. Non, pas ça exactement. Une joliesse? Non, un peu plus que cela, comment dire? Une certaine beauté commune.

AUTRES FICTIONS

Tout cela, ce voyage, la traversée, ça ne s'est pas passé en un jour, ni en vingt (pure folie!), ni en deux, huit ou cent mois, mais en une solide poignée de décennies. Un bon morceau de vie sur la 66, sans rire? Non, un instant de cette vie sur cette 66 et le reste sur des routes adjacentes ou carrément hors de vue, des routes tantôt d'asphalte,

comme certaines jungles, tantôt d'imagination comme les déserts et les villes.

À vrai dire, peut-être ai-je grandi en Amérique, en un temps révolu. En passant et, dès le début, il faut que ceci soit toujours clair : le terme Amérique désigne deux continents et l'Amérique du Sud s'appela ainsi avant que qui que ce soit parle d'Amérique du Nord. Dans un ouvrage publié en 1507, un géographe de Saint Dié en Lorraine utilisa le prénom du navigateur italien Amerigo Vespucci (1454-1512) plutôt que celui de Colomb pour désigner l'Amérique du Sud. Vespucci avait publié avant l'autre et le géographe n'avait eu connaissance que de son récit. Aucune conclusion à tirer excepté celle-ci : il a bien fallu qu'il y ait un Sud pour qu'il existe un Nord. (Cela veut-il dire que depuis déjà bien longtemps le Nord existe grâce au Sud?)

J'ai peut-être grandi en Amérique. J'y ai, en tout cas, largement « semé mon double », comme a dit le notable et pendable Morand du voyageur fuyant son démon familier, distançant son ombre. Lorsque je dis « grandi », je veux parler de ces morceaux d'images, de ces bouts de mots, de ces arpents de terre traversés, de ces notes bleues qui aident peut-être à faire un homme.

Dès ma première visite aux États-Unis, j'ai eu la sensation d'un retour. Il y aura donc ici davantage qu'une route. Par exemple, jamais la Route 66 n'a vu New York City ni le Grand Canyon, Philadelphie ou encore Cheyenne, dans le Wyoming. Le voyageur qui a traversé ces lieux, sur place ou devant sa cheminée, aura envie de les dire, de dénombrer une mythologie personnelle, intime même, partielle-partiale évidemment.

Disons qu'avec sa forme de L à l'envers, la 66 serait l'immense épine dorsale d'un pays qui se serait assis sur ses rêves. Mais bien sûr, j'exagère.

L'OUEST PROVIDENTIEL

Bill Bryson rappelle (*Made in America*, 1994) la bonne affaire que réalisa le président Thomas Jefferson, l'an 1803. Pour la somme de trois cents l'acre (un peu plus de 4 000 m²), il acheta à la France les territoires qui allaient constituer l'Arkansas, l'Iowa, le Kansas, le Louisiana, le Minnesota, le Missouri, le Montana, le Nebraska, l'Oklahoma, le Wyoming et les deux Dakota. Le *Louisiana Purchase* (l'Achat de la Louisiane), du nom que reçut l'opération, permit de doubler d'un coup la surface des États-Unis. Avant même d'imaginer la transaction, Jefferson avait envoyé une expédition menée par Meriwether Lewis pour, dans le plus grand secret, évaluer les qualités de ces territoires et les problèmes qui pouvaient s'y rencontrer.

Ce Lewis était un protégé de Jefferson, son secrétaire particulier à la Maison Blanche. Selon un de ses biographes, tout en possédant une bonne expérience militaire, Lewis ne connaissait pas grand-chose ni aux risques du voyage ni à la cartographie ni à aucune des langues indiennes : il n'avait en guise d'éducation qu'une formation primaire.

Pour l'accompagner au cours de l'aventure en tant que bras droit, Lewis fit engager un de ses amis, William Clark, un garçon brave et courageux mais d'un niveau de culture un peu inférieur au sien.

14 mai 1804, le groupe se met en route. Il est composé, outre Lewis et Clark, de trente-deux soldats, dix civils, un esclave (le serviteur personnel de William Clark), une jeune Indienne nommée Sacagawea, comme guide et interprète, qui porte avec elle son bébé nouveau-né, deux autres interprètes et Scannon, le chien de Lewis. Ils allaient parcourir pendant deux ans et demi quelque 13 000 kilomètres à travers des terres inconnues et souvent hostiles.

Lewis et Clark n'étaient pas les premiers Blancs à pénétrer le grand Ouest du territoire américain. On y avait vu

des trappeurs français dès la fin du XVIII^e siècle. En 1792, un Britannique du nom d'Alexander Mackenzie avait réussi à franchir les Rocheuses canadiennes, devenant ainsi le premier Européen à atteindre l'océan Pacifique par la terre. Mais l'expédition de 1804 fut la première où tout, absolument tout, fut noté, depuis le premier moment (« Nous *avanssons* sous une gentille *brize* le long du *Misourie* », écrivit Clark) jusqu'au dernier.

Bryson cite quelques déformations qui, adaptées en français, donneraient *rhumertisme* pour rhumatisme ou *sécumphérance* pour circonférence ; mais Lewis et Clark inventèrent également nombre de termes pour désigner des animaux, des plantes, des éléments topographiques. Ils découvrirent, dit-on, cent soixante-dix-huit espèces botaniques et cent vingt-deux espèces animales. En traduisant en anglais le nom Roche Jaune qu'utilisaient les trappeurs français, ils inventèrent *Yellowstone* – devenu un fameux parc national. Certains noms donnés à des sites se perdirent avec le temps : par exemple, le fleuve Philantropie, un affluent du Missouri, devint par la suite *Stinking Water* (Eau qui pue).

Malgré les trois interprètes à leurs côtés, les échanges avec les différentes ethnies indiennes que le groupe rencontra sur sa route ne furent pas plus simples. Au cours d'une fameuse rencontre, les paroles que Lewis venait de prononcer en anglais furent traduites en français d'abord, puis par quelqu'un d'autre en langue minitari, de là en langue shoshone avant de parvenir à l'interlocuteur Nez Percé. Les Indiens, de leur côté, utilisaient assez souvent le langage des signes, avec un vocabulaire d'une centaine de gestes couvrant à peu près les besoins de communication essentiels.

Miraculeusement, le groupe n'eut à déplorer qu'un seul mort au cours du voyage, et ce fut d'une mauvaise appendicite.

Au retour, Jefferson nomma Lewis gouverneur de la Louisiane, mais pour peu de temps car il mourut trois ans

plus tard, à l'âge de 34 ans, sans doute victime d'une agression. Quant à William Clark, il fut, paraît-il, un excellent gouverneur sans orthographe du Territoire du Missouri.

Sans du tout pouvoir imaginer comment ce XIX^e siècle se terminerait (l'arrivée de millions d'Européens sur le territoire des États-Unis!), Jefferson se disait que le peuplement de ces immenses territoires vides de l'Ouest prendrait un temps fou. Le mot *Frontier* – frontière – fut davantage que la limite entre deux États. En Amérique, *Frontier*, avec son F majuscule, en vint à désigner la limite des terres colonisées ou encore, selon la définition qu'en donne Bryson, « la ligne de partage toujours mouvante entre les régions reculées et sauvages et la civilisation ».

Dans l'Ouest, les villes se développaient d'un jour à l'autre (*Boom towns*, villes-champignons) et pouvaient disparaître aussi vite. L'écrivain Daniel Boorstin, spécialiste de l'histoire américaine, précise qu'au cours de son premier siècle d'existence seulement, l'État de l'Iowa perdit deux mille deux cent cinq communes, changées en villes fantômes. Est-ce à cause de cette capacité étatsunienne de transformation rapide que des communes comme Republican City, dans le Nebraska (deux cent trente et un habitants), ou Rock City, dans l'Illinois (deux cent quatre-vingt six habitants), ont droit au titre de « cities » ?

La commune de Fort Dearborn, sur la rive du lac Michigan comptait moins de cent habitants en 1832. Soixante ans plus tard, elle avait changé de nom... Chicago, avec son million d'habitants, était devenu le premier marché à grain du monde. Il n'existe pas d'autre exemple aussi frappant dans l'histoire, ce qui fit écrire à Boorstin: « Il a fallu au moins un million d'années pour que l'humanité produise sa première communauté urbaine d'un million de personnes. Chicago a accompli cet exploit en moins d'un siècle! »

La ruée vers l'Ouest commença au milieu des années 1840, au moment où surgit l'expression *Oregon Fever* (la

fièvre de l’Oregon). Assez rapidement, le peuplement de l’Ouest ne fut pas seulement une occasion à saisir mais... quasiment une mission! Et Howard Zinn, spécialiste de l’histoire sociale américaine, de citer ce propos tenu dans la revue *Democratic Review*, en 1845: «[c’est...] notre destin manifeste que de nous propager sur le continent que la Providence nous a alloué pour le libre développement des millions d’hommes qui chaque année se multiplient.»

LA GRANDE RUE AMÉRICAINE

À part la Number One qui longe la côte atlantique de la frontière canadienne jusqu’à la pointe de la Floride (inoubliables images de Kramer), nulle voie terrestre ne dit davantage de l’histoire américaine que la Route 66. Elle serpente, petit filet de macadam parfois, à travers le ventre du pays, de Chicago à Los Angeles.

Du Michigan au Pacifique et non l’inverse. Bien sûr, on pourrait partir de Los Angeles et remonter vers Chicago. Mais quoi? Cette route va d’est en ouest comme «naturellement», les États-Unis commencent bien à l’est du continent, non? Une suite de petits États installés le long de la côte atlantique. À l’ouest, l’espace qui deviendrait le Kentucky ou le Tennessee était désert – ou indien, certes, on n’aura jamais fini d’en parler. Ce qui serait l’Illinois était considéré comme le mystérieux nord-ouest. Prendre la 66 à partir de Los Angeles revient à prendre l’histoire américaine à rebrousse-poil. C’est une histoire d’eau aussi: les trois villes les plus importantes sur la 66 sont Chicago (le lac Michigan), Saint Louis (le fleuve Mississippi) et Los Angeles (l’océan) – de l’eau à l’eau en passant par l’eau.

Au tout début du xx^e siècle, les industriels du cinéma américain ont leurs bases à Chicago. Mais certains d’entre eux, lassés du temps instable de la région et de son

ensoleillement insuffisant, veulent émigrer vers la Californie du Sud. Dès 1916, le ministère des Transports décide – mais qui parlerait de hasard? – la construction d’une voie Chicago-Los Angeles. Contrairement à d’autres, la 66 n’allait pas suivre une droite linéaire traditionnelle. Elle suivrait les vallées des grands fleuves Missouri et Mississippi vers le sud avant de bifurquer vers l’ouest là où c’est le plus favorable, dans les plaines du Middle West. Elle relierait des centaines de communes de l’Illinois, du Missouri et du Kansas à Chicago, permettant aux fermiers de transporter leur production.

Puis, c’est la Grande Crise. Des milliers de chômeurs de tous les États sont employés à, proprement, «faire» la route 66. En 1939, John Steinbeck, dans *Les Raisins de la Colère*, qualifie l’US Highway 66 de *Mother Road*, la «mère des routes». Le film tiré du roman un an plus tard inscrit définitivement la 66 dans la conscience américaine. Entre 1941 et 1945, le gouvernement américain investit 70 milliards de dollars dans des projets qui concernent toute la Californie et particulièrement la région entre Los Angeles et San Diego. Pour longtemps, la Route 66 devient la «route de l’opportunité».

Après la guerre, nombre d’Américains, de plus en plus mobiles, déménagent vers l’ouest et le sud-ouest des États-Unis; la Route 66 facilite cette migration. Le flot continu de voyageurs fait naître une économie importante tout au long du trajet: motels, restaurants, stations-service, garages. Et l’évolution des commodités orientées vers le tourisme se traduit par de riches inventions architecturales et graphiques.

La Route 66 symbolise l’optimisme qui prévaut dans le pays après la catastrophe économique et la guerre mondiale. Un jeune pianiste de l’orchestre de Tommy Dorsey écrit *Route 66*, un grand classique de la chanson américaine qui restera dans la mémoire populaire par la voix de Nat King Cole.

Vers 1970, plusieurs segments de la Route 66 originelle sont remplacés par une autoroute à quatre voies.

En octobre 1984, avec la mise en service de la dernière portion de l'Interstate 40 à hauteur de Williams, Arizona, la 66, « Main Street, USA », disparaît.

La US 66 à deux voies n'est alors plus officiellement répertoriée comme une route, devenant, là où elle subsiste, pièce de collection : Historic US 66. En droit, elle n'est plus reconnue par le pouvoir fédéral mais, de fait, il se crée plusieurs Route 66 : les portions changent de nom suivant les États. Pendant ce temps, la circulation automobile entre Chicago et Los Angeles passe non plus par *une* route, mais par cinq autoroutes des plus modernes dont aucune ne porte le chiffre 66.

Je regarde mes cartes, mes plans – j'en ai plusieurs –, je les mélange : si l'on veut suivre, très vite on ne voit plus rien. Il vaut mieux alors « lâcher » et revenir un peu après : la série des interstates va de la I55 au sortir de Chicago à la I10 de San Bernardino (Californie) jusqu'au Pacifique, en passant par la I44 de Saint Louis à Oklahoma City, la I40 de là à Barstow (Californie) et la I15 de Barstow à San Bernardino. Bien.

Je lis que, parfois, la 66 s'éloigne de l'Interstate et traverse de vastes étendues dépeuplées. Dans les grandes villes, elle suit en principe la voie principale, la grand-rue, mais ce doit être une des façons de la perdre.

CHAPEAU

Dans Chicago la superbe et qui le sait et qui fait celle que le vent ne bouscule jamais, dans Chicago je cherchais la Route 66, son premier mètre. J'aimais cette idée de poser mes pas sur les premiers *inches* d'un ruban de 4 000 kilomètres – 2 278 *miles* jusqu'à Santa Monica.

Je marche dans Chicago. Le lac Michigan est un champ bleu liquide à perte de vue. C'est l'été, la température est aimable, le soleil à peine rafraîchi par une bise, petite-fille des grands vents qui, en hiver, descendent du grand froid canadien.

Je regarde Chicago, ses gratte-ciel, les premiers de l'histoire : ces canyons de buildings, béton, reflets dans leurs millions de vitres. Les LaSalle-Wacker, Wrigley, River View, Sears, Smurfit-Stone, Hilton & Towers. Grandeur. Invention. Frank Lloyd Wright, Mies van der Rohe, Gehry. Et le chic. Chic et blé ; chic et porcs ; chic et maïs ; chic et bois. Beau comme le rêve d'un homme riche quand il sait qui est l'artiste. Vieille histoire.

Étonnant combien le cinéma américain nous a équipés d'un imaginaire si dense qu'il est impossible une fois sur le terrain d'en faire l'économie. Il nous accompagne, ses images, ses tronches, ses décors naturels ou pas. On circule avec un savoir, une suite de données historiques mais esthétiques, sociologiques aussi, sonores – sirènes, musique, rythmes, chansons. Cliché. Je veux parler de clichés.

Ce métro aérien au bruit assourdissant et qui vous passe juste au-dessus du crâne, où l'ai-je vu ? Sur une photographie de Cartier-Bresson ? Dans un film, un de ces documentaires des années 1960 qui décortiquaient la rue américaine dans ses aspects parfois les plus désespérés – ce titre : *On the Bowery*, mais le Bowery est à New York. (Je dois commencer à dire et redire la porte ouverte : que la route est lieu de multiples bifurcations !) Les rames se succèdent à vive allure, ralentissant à peine dans les virages, personne jamais ne bronche, ni en haut ni en bas de cet antique Meccano noir.

Ces deux lions de bronze devant l'Art Institute, vieilles bêtes sur pied, décoraient déjà l'entrée du Palace of Fine Arts en 1893, lors de la World's Columbian Exposition que personne n'a pu oublier puisque c'est là qu'on servit les premiers

hot-dogs. Un certain Feuchtwanger servait le pain et les saucisses séparément, ces dernières dans des gants blancs que les clients devaient lui rendre mais qu'ils ne lui rendaient pas : d'où l'idée de glisser la saucisse dans le petit pain.

Ce Biograph Theater sur North Lincoln Avenue a vu le corps de John Dillinger rouler dans le caniveau, au début de l'été 1934. Le gangster sortait de la salle où il venait de voir un film triste, *Manhattan Melodrama*.

Un peu avant, à l'époque où la prohibition battait son plein, le pouvoir des gangs allait jusqu'à dépasser les limites du milieu. L'influence d'Al Capone pénétrait toutes les couches du pouvoir politique. On dit que, pour avoir la *paix* autour de tous ses petits et gros commerces, il payait, 30 millions de dollars par an, les services de police de Chicago et de l'ensemble de l'Illinois.

Dans North Clark Street, le Massacre de la Saint-Valentin en 1929 est une date de l'histoire américaine. Mais, lorsqu'on tente d'aller voir le fameux garage où Capone fit sauter une bonne brochette de ses ennemis irlando-américains, le nez contre le mur, on apprend que c'est impossible. L'endroit a été détruit après le tournage d'un film qui racontait cette même histoire ! Comme si la fabrication de la fiction (prise dans la machine économique, comme toute production) neutralisait, annihilait le réel même. Comme si, une fois passée l'industrie du spectacle, ce dont elle s'était servie perdait tout sens, n'avait plus vocation à être. Comme si l'image était toujours plus importante et rassurante que ce qu'elle prétend montrer.

Des ombres indolentes. Johnny Weissmuller, premier Tarzan de l'histoire et le plus fort de tous. Johnny nageait en médaillé olympique dans cette piscine pour milliardaires de l'*Hotel Intercontinental*, sur North Michigan Avenue. J'ai vu un bout d'archive là-dessus, c'est donc que c'est vrai, que c'était vrai. Enfin, cela paraît possible. L'*Intercontinental* est toujours là, en tout cas. Il doit bien y avoir une raison.

Soudain, en apprenant que le personnage de Dick Tracy a été créé ici par Stephen Gould, au *Chicago Tribune*, j'eus envie de m'offrir un chapeau de feutre gris, un de ces chapeaux pour détective du milieu du siècle dernier. Voyageur, détective, trafiquant d'images, bien, j'assume.

CHEZ LOU

Je cherche donc la 66, son point de départ. Et me laisse porter jusqu'à un restaurant appelé *Lou Mitchell's*, sur West Jackson Boulevard. *Lou Mitchell's* n'est pas dans les guides gastronomiques de Chicago. Ce n'est pas un de ces restaurants avec voiturier et où l'on sert couramment du château Saint-Amand ou du loupiau Gaudiet. Pour dire.

C'est une salle immense, évidemment, de plain-pied, des tables formant des boxes mais aussi un comptoir avec des tabourets fixés au sol. Les nappes et serviettes sont à carreaux rouges et crème. Les garçons et serveuses sont plus mûrs que jeunots, hyperactifs cependant, avec une affabilité qui ne semble pas seulement commerciale. La clientèle est la plus diverse imaginable : familles, petit personnel du quartier, jeune couple de passage, groupe de sportifs retour d'entraînement, employés de la banque d'en face. « Un *business*, mais qui veut garder "les anciennes belles choses". » C'est Heleen Thanas qui parle ainsi, l'actuelle directrice de « Chez Lou », une femme d'une cinquantaine d'années, en robe noire à volants, aux formes pleines, le visage aussi, au sourire charmeur de petite fille. Elle est issue d'une vieille famille grecque. Le restaurant déborde de vie et de bruits, nous sommes sortis sur le trottoir étroit où Heleen a fait placer quatre tables et parasols.

– Si quand je vous demande comment ça va, vous me répondez d'une moue, je vais m'arranger pour en savoir plus!

– Ah bon ?

– Je veux dire que nous ne sommes pas là juste pour servir ou gagner de l'argent. J'aime m'intéresser aux gens, évidemment aux habitués d'abord, mais si vous n'allez pas bien, je veux savoir pourquoi!

– C'est votre côté petit village hellène dans la grande métropole!

La maison?

« Tout a commencé comme une affaire familiale en 1923. Chicago était déjà très animé à l'époque, deux millions de personnes, un réseau ferroviaire hyperdéveloppé, des entrepôts frigorifiques pour le commerce de la viande, etc. Au départ, c'était une sorte de petit cabaret ici, où on servait à manger. Le propriétaire était un Grec du nom de Michapoulos, mais il avait changé son nom en William Mitchell. Il était courant en ce temps-là de se faire appeler Clark ou Parker lorsqu'on se nommait Bagelstein ou Barbieri!

La Route 66 a ouvert en 1926, trois ans après la création du restaurant. C'était l'époque de la Grande Crise et, comme nous sommes situés entre la gare routière et Union Station, vous aviez des tas de gens, des gens de l'intérieur qui venaient chercher du boulot en ville. Et donc, l'établissement a tout de suite marché. Le fils de William Mitchell, Lou, a succédé à son père tandis que l'affaire prospérait encore. Au début des années 1990, Kathryn ma mère, mon frère Nick et moi, nous avons racheté l'affaire à l'oncle Lou. Aujourd'hui, des clients qui connaissent *Lou Mitchell's* depuis leur enfance y amènent leurs petits-enfants. »

Sur le trottoir un peu plus loin, tandis qu'un groupe de trois policiers est attablé chez Lou, un enfant attend son père, arrêté à côté de lui dans une intense conversation téléphonique sur portable. L'enfant se rapproche de la voiture de police, l'inspecte puis revient tirer son père par le pantalon. Il veut une photo. Le père a fini sa conversation. C'est la femme policier du groupe qui vient faire le cliché: devant la voiture de police, fils... et père accomplis.

– Il paraît que la Route 66 a commencé à cause des gens de cinéma...

– Il y a une histoire qui remonte à 1907-1908. Un metteur en scène et petit producteur de l'époque, Francis Boggs, était en train de tourner un petit film de douze minutes, comme ils en faisaient à l'époque, et savez-vous ce que c'était? *Le Comte de Monte-Cristo*. Ils venaient de tourner les intérieurs et allaient commencer à travailler dehors lorsque des tempêtes de neige mémorables ont saisi toute la région. Boggs a décidé d'emmener son monde vers la Californie, où le soleil ne manquait jamais, où la terre ne coûtait rien et où ils avaient le choix côté décors naturels. Et Boggs qui était de Chicago est parti pour de bon. Du coup, Mack Sennett, De Mille et des tas d'autres ont suivi. Quant au nom Hollywood, il viendrait d'un hameau du nord de l'Illinois. Bon, mais tout ça, c'est peut-être de la légende!

– *Si non è vero e ben trovato!*

– Si ce n'est pas vrai...

– ... alors, c'est bien trouvé!

– Vous avez une allure très européenne!

– Cessez de faire semblant d'oublier que, pendant longtemps, les Américains sont venus d'Europe!

Heleen avait une vivacité et un enthousiasme contagieux, tout cela sans la moindre affectation. Elle m'expliqua où se trouvait exactement le point de départ de la Route 66.

– Voyons si vous me suivez! À l'origine, la vieille Route commençait sur Jackson Boulevard et Michigan Avenue, à quelques « blocs » au nord de l'entrée de l'actuelle Interstate 55. Ensuite, on a déplacé ce point de départ à Lake Shore Drive, un peu plus à l'est, vers Grant Park. Et puis, au milieu des années 1950, Jackson Boulevard est devenu une voie à sens unique, désormais elle permettait seulement d'entrer dans Chicago. Tandis que Adams Street, qui est parallèle, vous faisait seulement sortir de la ville.

– Euh... Oui...