

Excellent dossier sur la Route 66 paru dans GEO 1998 et qui permet d'avoir une bonne approche pour un trip sur cette route mythique de l'exode humain vers les mirages de l'Ouest Américain au début du 20<sup>e</sup> siècle.

Le WebMaster



# GEO

Copie Privée

Un nouveau monde : la Terre

## La Route 66

Les Etats-Unis d'est en ouest



- N'ayant pas les autorisations de perution des illustrations, celles-ci apparaissent en filigrane. Reportez-vous à "Itinéraire" sur [www.route66trip.com](http://www.route66trip.com)

**John Steinbeck** un récit inédit

Par l'auteur des « Raisins de la colère »

**Illinois**  
Le fief de Lincoln

**Missouri**  
La mystique  
New Age

**Kansas-Oklahoma**  
Le bastion blanc

**Texas**  
Au pays  
des cow-boys

**Nouveau-Mexique**  
Chez les  
derniers Indiens

**Arizona**  
L'Ouest sauvage

**Californie**  
L'ultime frontière

M 1588 - 226 - 32,00 F



# FORUM P-H



GEO PARTANCE



- La Route 66 "Les Etats-Unis d'est en ouest" -

© Textes de Jean-François Chaix - © Photos d'Alain Keller - © GEO N° 228 - Février 1998 -

La Route 66, parfois en pitoyable condition, traverse huit Etats dont, ici, l'Arizona et les Black Mountains. Au début de l'automobile, lorsque les véhicules manquaient encore de puissance, ce tronçon escarpé entre Kingman et Oakman était presque impraticable. Voitures et camions n'avaient qu'une solution : conduire en marche arrière !

ETATS-UNIS

# Route 66 : la grande virée vers l'ouest

*La Route 66 s'étirait, dans les années soixante, sur 3 500 kilomètres, entre Chicago et Los Angeles. C'était la route des pionniers, celle des « Raisins de la colère ». Détrônée par des voies plus rapides, on ne l'emprunte plus aujourd'hui que pour la nostalgie et la beauté de ses paysages... Nos reporters l'ont suivie pendant deux mois, découvrant souvent des visages inattendus de l'Amérique contemporaine.*

CPD 69



# Un voyage à la rencontre de l'Amérique profonde

**P**etit instantané des évolutions sur le continent nord-américain : d'abord, les animaux ouvrent des sentes entre les points d'eau ; puis les Indiens, chasseurs d'animaux, établissent des sentiers ; enfin, les Blancs, chasseurs d'Indiens, formalisent des pistes. Plus tard, la voie ferrée longera la piste, le télégraphe la voie ferrée, la route le télégraphe, l'autoroute la route. En 1920, le train reliait Chicago et Los Angeles en trois nuits et deux jours. Le même voyage en auto pouvait prendre des semaines. Quand on arrivait... On partait avec tente, matériel de cuisine, bidons d'huile, jerricans d'eau, roues de secours et beaucoup d'outils. Les pneus éclataient, les radiateurs bouillaient, les stations-service étaient rares, les cartes imprécises, les panneaux inexistant, les pistes impraticables à la moindre averse. En Californie, le redoutable désert Mojave se traversait armé d'une boussole, l'œil rivé sur la ligne des poteaux télégraphiques. Le pays qui a inventé la civilisation de la voiture n'était, en fait de routes, pas mieux loti que l'Afrique.

Au début des années vingt, l'Amérique rurale a désespérément besoin d'un réseau de communications. Le riche Middle West en particulier, qui veut sortir de son isolement. Plus de routes, ce sera plus d'emplois. Plus de visiteurs, qu'il faudra nourrir, loger, ravitailler en essence, ce sera plus d'argent pour



C'est à Chicago, la ville des gangsters à l'époque de la prohibition, que naît la Route 66. Sa construction, achevée en 1938, lui vaut d'être saluée pendant quelques décennies comme la voie royale de l'Amérique : «The Main Street of America».

les communautés. Le progrès n'est pas tant l'invention de la voiture que la possibilité de traverser le territoire. Sur fond de crise économique, l'Amérique retousse ses manches. Les premières routes, tracées sans souci de cohérence régionale, encore moins nationale, sont des entreprises locales financées par des donations privées. On pave les centres-villes. On bitume des morceaux de

pistes : les «trails». L'Amérique ne compte pas moins de deux cent cinquante trails qui tous prétendent au statut de grand-route.

Il fallait ordonner ce désordre. En 1926, le gouvernement américain ratifie l'acte de naissance du US Highway 66 et en confie le tracé à un homme d'affaires de l'Oklahoma, Cyrus Avery. Un entrepreneur avisé, mais qui devra se battre pour l'imposer : «Il y au-

ra plus de trafic entre Los Angeles et Chicago que sur n'importe quelle autre route transcontinentale... Cette route traversera la plaine de l'Illinois, la beauté scénique du Missouri, les champs de pétrole de l'Oklahoma et du Panhandle du Texas, les collines des Rocheuses du Nouveau-Mexique, la région du Grand Canyon, en Arizona, et la Californie du Sud. Ce sera la voie la plus directe et la plus facile le long des plus grandes richesses, au service des plus gros intérêts commerciaux du pays.» La route est achevée en 1938. Sa construction a duré douze ans.

1926, c'était l'aube du monde moderne, le confort du chez soi et l'envie du voyage : le téléphone, la radio, le cinéma parlant, le réfrigérateur, le grille-pain, la machine à laver... Et l'automobile. Buick, Cadillac, Chevrolet, Ford, Chrysler, Pontiac, Packard, Stuydaker : pas moins de cinquante marques qui rivalisent dans le peloton de tête du nouvel «american way of life». Cordon ombilical du continent, bordée de villes ferroviaires qui se transforment en haltes routières, la Route 66 va devenir le laboratoire du tourisme automobile, le berceau de bitume sur lequel se penchent serveuses au grand cœur et panneaux publicitaires géants. Où s'inventent les formes vite familières du business familial : fast-foods, motels, campings, cafés, stations-service... Route des cuisines (hamburgers, barbecue, hot dogs, cuisine mexicaine) et de la musique (blues, rock, country, indienne, cow-boy ou encore «Bagdad Cafe»), elle est «The Main Street of America», la nationale 7 du rêve américain. Une destination à la mode et un mode de voyage. L'époque est conviviale : les salles

de bal fleurissent à chaque étape, l'artisanat indien fait fureur, la nature attire grands et petits enfants. Et, bien entendu, la pègre au jeu du piment au dépaysement.

La jeunesse de la Route 66 a été sauvage : Grande Dépression, jus des «Raisins de la colère», transports militaires durant la Seconde Guerre mondiale. Sa maturité fut une apothéose : par millions, on allait en Californie en écoutant «Get your kicks on Route 66», de Bobby Troup. Son déclin sera une mort annoncée : les accidents sont si nombreux qu'on l'a baptisée «Bloody 66», «Two-Lane Killer», «Death Alley», «Cami-

no de la Muerte». On aurait pu la doubler, en faire la plus belle autoroute du monde. Les bureaucrates ont préféré l'abandonner. Il faudra trente ans de travaux et cinq autoroutes pour la contourner, ville après ville, chaque localité vidée de vie à la minute même où l'«Interstate» entrait en service. Insulte suprême, elle sera rayée des cartes.

Cap vers l'ouest à bord d'une Pontiac blanche, nous sommes partis vers le pays profond, loin des mégapoles. Nous avons découvert que, nimbée d'une mystérieuse aura, la belle endormie dans son décor d'hier ne ressemble à aucune autre route au monde. ■



## Ses admirateurs font renaître la 66

Officiellement rayée des cartes, détrônée par les autoroutes, la Route 66 est restée dans les mémoires comme la «nationale 7 de l'Amérique». Défoncée, réduite à l'état de piste ou envahie par les herbes folles, elle garde as-

sez d'admirateurs, passionnés d'histoire ou amoureux des grands espaces, pour échapper à l'oubli. Elle renaît pour devenir la voie royale qui, d'est en ouest, marque le continent américain de sa griffe bitumée.



## Illinois

### Dans les pas d'Abraham Lincoln

*La Route 66 traverse la prairie monotone et ses immenses fermes jusqu'à Springfield, capitale de l'Etat, avant de buter contre la formidable barrière du Mississippi. C'est là qu'Abraham Lincoln plaïda l'émancipation des Noirs, enjeu de la guerre de Sécession.*

Quatrième président de l'Union américaine en 1860, Abraham Lincoln est enterré à Springfield dont il fut longtemps député. De là est né le mouvement moderne et indépendant de souveraineté sans s'écarter de sa tradition, dans une œuvre inspirée par le Christ. Photos d'Alain Keler.

Pratique



**Chicago 0 mile**

Le point de départ de la Route 66 : suivre Michigan Ave. et, à droite, Adam's St.

• **Adresse utile :**

Bureau du tourisme de l'Illinois : 310 Michigan Ave. ; tél. : (800) 223 0121.

**Joliet 14 miles**

Ainsi nommé en souvenir de Louis Joliet, canadien français qui explora la région en 1673. Le Canal's Brandon Road Locks est l'une des plus importantes voies d'eau navigables du monde. La ville, jadis connue pour ses acérés, abrite un pénitencier.

**Pontiac 54 miles**

Le quartier général de la police style Art déco et un parc de loisirs : Dreamland Park.

**Chenoa 67 miles**

Bourg agricole, avec le Steve's Cafe, datant de 1918.

**Bloomington 95 miles**

Ici se tient chaque année, en juin, un rassemblement de Chevrolet Corvette, les voitures des «flittes».

**Funk's Grove 101 miles**

Les descendants d'Isaac Funk y fabriquent, depuis 1891, le meilleur sirop d'érable de la région.



Pause machines à sous au Dixie Truck Home.

**McLean 107 miles**

Premier routier sur la 66, en 1928 : le Dixie Truck Home, et un musée consacré au Highway 66.

**Lincoln 122 miles**

La seule ville à porter le nom d'Abraham Lincoln de-

tourant le dos à la ligne des gratte-ciel de Chicago, la Route 66 traverse Cicero, ancien repaire d'Al Capone coincé entre le quartier polonais et le ghetto noir. Entrepôts à l'abandon, boutiques cadencées, terrains vagues, ponts ruinés. Désert urbain grillagé par les voies du chemin de fer. Décor de film. Mais, en Amérique, le décor n'est jamais que l'envers du réel. «d'avance familier et parfaitement imprévu», comme le notait Simone de Beauvoir dans «L'Amérique au jour le jour», magnifique leçon de choses vues au cours d'une tournée de conférences de quatre mois accomplie en 1947, l'année même où Jack Kerouac commençait ses fuites et sa recherche «on the road».

Après la ville de Joliet et son célèbre pénitencier, autre image de série noire, la route s'ébroue, libérée du carcan des banlieues. S'élançant dans la plaine, elle traverse des petites villes dont la somnolence économique semble rythmée par le ramassage scolaire. Bien que leur nom soit inscrit en haut des châteaux d'eau, aucun panneau n'indique l'entrée ou la sortie des agglomérations. On se repère au hasard d'un écriteau, agence immobilière, coiffeur pour chiens, falbalas en plastique des concessionnaires de voitures. A l'infini des champs, le maïs cerne chaque ferme grosse comme un hameau industriel. Sur la vieille route, les voitures se font rares. Déjà, on se prend au jeu. Un salut ? On vous répond de la main. Un renseignement ? Il est donné avec courtoisie, du haut du tracteur ou au pied du silo. Aider le voyageur est un devoir. A 66 kilomètres à l'heure naît le sentiment privilégié d'échapper au monde moderne dans le pays le plus moderne du monde. Impression de rouler sur le flanc de l'Amérique.

Difficile d'imaginer que des millions d'Américains ont voyagé à la queue leu leu sur ce «long ruban de ciment qui traverse tout le pays», comme l'écrivit John Steinbeck qui baptisa «route-mère» cette égratignure au ventre du colosse continental. A droite, sur l'autoroute, foncent les «trucks», des camions rutilants, massifs. A gauche, sur la voie ferrée, se traînent des convois de cent cinquante wagons. Entre les deux, la 66 s'offre une vertu de départementale. L'autoroute est centrifuge, masculine, c'est un couloir d'énergie, un delta qui se ramifie. La route est centripète, féminine, elle absorbe l'extérieur et l'enferme au sein de la communauté. L'autoroute qui happé le vide et le train qui siffle trois fois seront nos compagnons de voyage jusqu'en Californie. A McLean, à deux

**Détrônée par l'autoroute**

La 66 à deux voies (à gauche) n'est plus utilisée que comme route secondaire pour desservir les fermes alentour. L'autoroute lui a emboîté le pas qui file rectiligne, sillonnée par les gros camions.



Interdit à la circulation, le Chain of Rock Bridge, long de 1 600 mètres, fut ouvert en 1929. Il a la particularité de faire un brusque coude au-dessus du Mississippi, ce qui causa de nombreux accidents.

heures de Chicago, le Dixie Truck Home est un célèbre «routier» ouvert jour et nuit depuis 1928. Cent camions à l'arrêt font trembler le parking comme un pont de transatlantique. Ici, les truckers jouissent de privilèges importants : chambres, coiffeur, douches, salle de jeux, fax et modems, boutique spécialisée, garage...

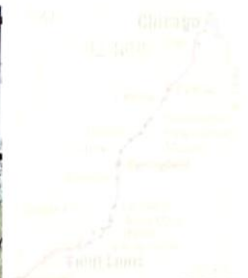
Bob Arkangel, rencontré à la descente de son gros jouet, nous mène au restaurant réservé à ses pairs. A chaque table, un téléphone. Bob appelle sa femme au Texas. La serveuse, une fringante sexagénaire – elle a renoncé à prendre sa retraite parce qu'elle «aime trop les gens pour vieillir sans rien faire» –, apporte thé, œufs, pommes de terre. Rapidité du service. Bonne humeur. Complexité d'une attention qui n'est pas feinte. «Le tourisme en Amérique a un caractère privilégié, notait encore Simone de Beauvoir. Il ne vous coupe pas du pays qu'il vous découvre ; au contraire, c'est un moyen d'y accéder.» Mais, bien sûr, mieux vaut parler la langue, n'espérez pas d'interprète. Bob, qui rêve d'écrire un livre sur ses expériences, nous raconte sa biographie, modèle vivant de l'ex-

Un pont qui vire à 45 degrés au-dessus du fleuve



Sur les rives du Mississippi. Les pêcheurs se retrouvent pour capturer des esturgeons et boire des bières.

traordinaire mobilité américaine. Originaire d'Hawaï, il a fait des affaires pendant vingt ans avant d'enseigner la biologie. Aujourd'hui, il est routier. Depuis six semaines ! «J'ai toujours rêvé de conduire dans ce pays. Je voulais sortir du train-train. J'ai choisi l'aventure du milieu de la vie. C'est un peu les vacances perpétuelles.» Arrivée à Springfield, la capitale de l'Illinois. Dans le centre-ville tiré au cordeau, pas un mégot de trop. Visite en compagnie de familles respectueuses de la modeste maison où l'avocat Abraham Lincoln, futur seizième président des Etats-Unis, habita pendant dix-sept ans (1844-1861). On apprend que Lincoln était grand pour son époque (1,88 mètre) et que ses horaires de travail étaient fantasistes. Sa femme, qui était riche, souffrait de



Quatre cents kilomètres à travers une des régions les plus fertiles d'Amérique.

migraines, ne savait pas faire la cuisine et lui donna quatre enfants. Lincoln est enterré dans une crypte monumentale.

A 400 kilomètres de Chicago, la plaine monotone se vallonne, la route s'incline, les collines coiffées d'arbres se mettent à rouler, le ciel s'ouvre. L'étape s'achève à Granite City, zone peu franche au crépuscule, lieu magique où la «route-mère», coupée net, rencontre une formidable barrière liquide, le Mississippi, père des fleuves. Edifié en 1929,

le Chain of Rock Bridge est un pont unique au monde avec son coude à 45 degrés. Fermé à la circulation, sa structure abandonnée aux lianes, aux graffitis, le beau pont enjambe sur 1 600 mètres le cours d'eau monumental. Encore un décor de film : «Escape from New York». Sur la rive, des groupes de pêcheurs assomment

des esturgeons en buvant force bières. Ils viennent le matin et le soir, entre hommes, loin du boulot, sur cette rive où ils se sentent à nouveau pionniers. Leur accent dit le Sud. Avec respect, ils évoquent un gouffre de 20 mètres au cœur du fleuve, un dédale de roches glaciaires, des tourbillons vicieux happant les arbres comme fétus de paille. Et les inondations : celle de 1995, mais surtout celle de 1933 racontée dans «Les Palmiers sauvages», cet immense roman de Faulkner. Passage de frontière. Frisson sauvage à fleur d'eau. Dîner dans un bouge bruyant où des hommes à larges épaules et queue de cheval se la jouent à la Davy Crockett, comparant leurs tatouages. L'un d'eux exhibe son oreille coupée. Nuit dans un motel des années cinquante qui connut des temps meilleurs...

Pratique

puis 1853, soit sept ans avant son élection à la présidence (1860). Architecture de la fin du xix<sup>e</sup> siècle.

**Sherman 147 miles**

Réserve naturelle et jolies maisons en bois.

**Springfield 152 miles**

Capitale de l'Illinois, industrielle et commerçante. On y trouve la très active Association de la Route 66, 2743 Veteran Parkway ; tél. : (847) 392 0860.

On visite la maison et la tombe d'Abraham Lincoln, père de l'abolitionnisme. La rive orientale du lac Springfield est aménagée en jardin botanique. De vieux motels et un plaisant Cozy Drive in, sur la Route 66. Demander Buz Waldmire qui vend les cartes de son frère Bob.

**Litchfield 201 miles**

Un restaurant des années trente, le Ariston Cafe, et possibilité de pique-nique autour du lac Lou Yaeger.

**Mont Olive 210 miles**

Tombe de Mary Harris Jones, dite Mother Jones, célèbre syndicaliste du xix<sup>e</sup> siècle. Elle défendit les mineurs et lutta pour interdire le travail des enfants.

**Hamel 227 miles**

Une croix géante illuminée de néons : St Paul the Church of the Neon Cross.

**Edwardsville 236 miles**

A proximité, l'un des plus grands sites archéologiques américains : Cahokia Mounds State Historic Site, et des tertres funéraires érigés par des Indiens il y a mille deux cents ans.

**Mitchell/Granite City 246 miles**

Cimetière de voitures Ford Mustang, à Mustang Corral. Cette casse est un paradis de la pièce détachée. Un pont spectaculaire, le Chain of Rock Bridge, ouvert en 1929, franchit le Mississippi. Il est fermé depuis une trentaine d'années. Quelques motels très locaux à Granite City, dont le Canal Motel ; tél. : (618) 931 0744.

Le centre spirituel des Moments précieux est ouvert à Carthage depuis une dizaine d'années. De tradition protestante mais surchargée d'angelots, cette «chapelle Sixtine» version Disney accueille huit cent mille pèlerins par an.

Missouri

Le puritanisme américain façon New Age

La «Bible Belt», région conservatrice et puritaine, se révèle ici chaleureuse et hospitalière. Mais si elle demeure fidèle à ses convictions spirituelles, elle a aussi développé un solide sens de l'économie de marché.

Pratique



**Saint Louis**  
0 mile de la frontière de l'Etat

Fondée en 1763 par un Français, Pierre Laclede, au confluent du Missouri et du Mississippi. Il faut flâner autour de la Gateway Arch (192 mètres), et naviguer sur le fleuve.

● **Adresse utile :**  
Visitors Center, 308 Washington Avenue ; tél. : (314) 241 1764.

● **A visiter :**  
Art Museum ; Jefferson Barracks Historic Park, et son musée militaire ; Missouri Botanical Garden et le jardin japonais Seiya En. Au sud, à Kirwood : le Museum of Transportation possède de formidables machines à vapeur, trains, locomotives. Nombreux hôtels et motels. **Regal Riverfront Hotel** (sur le fleuve) : 200 S 4th St., Downtown ; tél. : (800) 222 8888.

● **Eureka 15 miles**  
Parc d'attractions, le Six Flags over Mid-America.

● **Pacific 22 miles**  
Autrefois prospère grâce à des mines de silice et des ateliers de verrière. En bordure de la Route 66, le Red Cedar Inn date de 1934.

● **Stanton 54 miles**  
Très beau musée du jouet : poupées anciennes et petites voitures.



«Terres à conquérir!» promettait Jefferson aux pionniers du Missouri. Aujourd'hui : 480 kilomètres de route jusqu'au cœur accidenté du plateau d'Ozark.



A la fois mystique et businessman, Samuel Butcher est l'heureux fondateur de Precious Moments.

**P**orte de l'Ouest, Saint Louis, bâti sur la rive occidentale du Mississippi, tourne le dos au fleuve. De vastes immeubles sont en cours de destruction. Leurs briques rouges sont exportées partout en Amérique. En cette veille du Memorial Day, la Toussaint américaine du mois de mai, le trafic est énorme sur les autoroutes. La Route 66 reste imperturbable : locale, roulante, ondoyante, rêveuse. Nous apprenons à la reconnaître à son étroitesse, à son revêtement, ciment de Portland, béton ou asphalte, à sa couleur crème, parfois rose. Courtoisants ses secrets, nous nous délectons de ses abandons. Car elle a souffert, ce qui ajoute à son charme. Noyée de verdure, collant au relief, elle s'enfonce au plus profond des collines du vaste plateau d'Ozark, baigné par le Mississippi, le Missouri, l'Osage, le Neosho et l'Arkansas. Ce pourrait être l'Europe, mais le paysage est trop ample. C'est de la nature brute où l'homme est un intrus.

Parmi les cinq mille grottes recensées dans l'Etat, les Meramec Caverns sont les plus célèbres : elles constituaient l'arrêt familial typique de la Route 66. Dans les années trente, leur propriétaire avait fait peindre leur nom sur des centaines de granges. Depuis 1970, la publicité est bannie de la route et les granges sont en voie de disparition. Pour autant, les cavernes ne sont pas retournées à l'état de nature : on les bétonne, on y guette le touriste, l'affairisme cultive la nostalgie. Selon la légende, elles avaient servi de cache à Jesse James, qu'on croyait abattu depuis 1882. En 1949, devant des milliers de témoins, un quasi-revenant affirma être le célèbre bandit. Vérité ou canular, le vieillard devint une attraction.

Nous entrons dans la «Bible Belt», la «ceinture de la Bible», le corset du pays protestant conservateur, blanc, puritain, jaloux de l'espace qu'il s'est approprié. La «Bible Belt» va se révéler chaleureuse, amicale, ouverte, curieuse, hospitalière. A 120 kilomètres de Saint Louis, arrivée à Cuba, ainsi baptisée en 1880 par des ouvriers enchantés d'un séjour à La Havane. Dans un restaurant très local où l'on doit signer le livre d'or – une pratique de rigueur –, deux cou-

ples nous offrent un premier échantillon de cette générosité américaine qui confond toujours les Européens. Dans le Midwest, on n'oublie pas que la France fut la première alliée de l'Amérique naissante. A l'issue du dîner (bifteck, pommes de terre bouillies, salade, bière), nous avons la surprise d'être régalez par nos amis d'un soir. Discrètes, ces marques de sympathie ne cesseront pas.

Arrivée dans un autre Springfield, la ville natale de Kathleen Turner, la Mecque des collèges religieux, le quartier général des ordres missionnaires évangélistes. En ce Memorial Day, des foules endimanchées sortent des temples. Le pasteur serre la main des dames, tapote le dos des ouailles. Au National Cemetery, allées d'étendards étoilés au vent, petit drapeau américain sur chaque tombe de soldat. Dans downtown, des solitaires errent comme des ombres dans le grand silence urbain.

Quand la 66 était «the Main Street of America», elle ne reliait pas seulement les villes entre elles, mais menait, comme en Europe, à leur cœur : hôtels, garages, drugstores, gares... Au début des années soixante, lorsque les grands magasins ont ouvert à la périphérie, les chaînes de motels et de restauration rapide ont suivi. Les centres-villes se sont retrouvés abandonnés. Aujourd'hui, chaque localité réalise qu'elle a, dans downtown, son héritage. Alors, on retape : le cinéma, la station-service, l'hôtel Art déco... En Amérique, le passé intéresse à condition qu'il rapporte de l'argent.

Etape à Carthage détruite (comme il se doit !) durant la guerre civile. En 1880, en plein boom du plomb et de l'étain, Carthage comptait, paraît-il, plus de millionnaires au mètre carré qu'aucune autre ville américaine. Il en reste de superbes demeures coloniales, des avenues ombragées et un palais de justice rococo autour duquel, la nuit, les jeunes s'installent sur le plateau des camionnettes sous l'œil (bon enfant ?) de la police.

Il y a dix ans, Carthage dépeçait. Aujourd'hui, cette agréable ville revit grâce à Precious Moments, un «complexe spirituel». Son créateur, Samuel Butcher, est self made man, homme d'affaires, mystique peut-être. L'œil bleu, le sourire de miel, entouré d'admirateurs prêts à lui baiser les pieds, l'artiste a créé sa propre chapelle Sixtine : fresques naïves et vitraux de dessin animé. La foule s'y presse. Boutiques agencées par Disney World, restaurant, camping, lac, un hôtel, un golf, une église pour de vrais mariages, une maison victorienne pour les lunes de miel. Et, chaque soir, au théâtre en plein air décoré d'un invraisemblable fontaine dégoulinante d'angelots, après qu'un ange a rendu la justice, clou du spectacle, Jésus marche sur les eaux... Precious Moments reçoit chaque année huit cent mille pèlerins et emploie trois cent cinquante personnes. Selon le «Wall Street Journal», le chiffre d'affaires était en 1994 de 500 millions de dollars (3 milliards de francs).

A la sortie de Carthage, la municipalité rénove le drive-in ; le chiffre magique 66 est repeint de neuf sur le dos de l'écran géant. Les herbes ont envahi le parking, la salle de projection est en ruine. Enfants des années cinquante, les drive-in sont le fruit des noces de la voiture et du cinéma, nés à la même période. La Route 66 en comptait trente-cinq. Trois seulement fonctionnent encore.

Cahotique, la 66 musarde comme une de nos routes de campagne

Construite à partir de 1926, elle éprouve les difficultés du terrain. D'ou ces étonnantes montées en escarpement, vers Rolla (90 000 habitants), une ville également desservie maintenant par l'interstate 44.



Pratique

● **Sullivan 59 miles**  
Une base de loisirs, Meramec State Park, sur la rivière, et des grottes, les Meramec Caverns (42 kilomètres de galeries).

● **Cuba 78 miles**  
Deux mille cinq cents habitants et dix-huit églises !

● **Rolla 101 miles**  
Bourgade entourée de collines verdoyantes et d'un vignoble. Son université attire six mille étudiants.

● **Devil's Elbow 124 miles**  
Ce «Coude du diable» est un superbe tronçon de la 66 considéré par les pionniers comme dangereux.

● **Lebanon 168 miles**  
Une fabrique de tonneaux à whisky, la Walnut Bowles Factory. Un motel des années quarante, le Murger Moss Motel ; tél. : (417) 532 3111.



Chez Bass, à Springfield.

● **Springfield 221 miles**  
Le plus grand magasin de sports du monde : Bass.

● **Halltown 241 miles**  
Nombreux antiquaires.

● **Carthage 281 miles**  
Ville natale de la fameuse Belle Starr, la reine des bandits. Champ de bataille durant la guerre (1861).

● **Joplin 298 miles**  
Parc national dédié à un Noir célèbre du Sud, George Washington Carver. Très ancien tronçon de la Route 66 (4 km), avec deux restaurants de l'époque : Dolly's Chili House et Bill's Hamburgers.



Kansas

Oklahoma

### Rencontre avec l'Amérique «blanche»

*C'est le pays des tornades et de l'érosion des sols qui poussèrent les «Okies» sur la 66, devenue la route de l'exode dans les années trente. L'Amérique blanche y a toujours défendu ses privilèges, jusqu'au terrible attentat d'Oklahoma City.*

Routards et motards appartiennent au mythe américain, et nombreux sont ceux qui sillonnent le continent dans la tradition du film «Easy Rider». Ce groupe est venu à Stroud (Oklahoma) pour assister à l'enregistrement d'une émission de télévision consacrée à son sujet fétiche : la 66 ou la «mère des routes».





**Galena 0 mile depuis la frontière de l'Etat**

La ville se consacra pendant soixante-dix ans à l'exploitation minière. Il en reste un musée, le Mining and Historical Museum.

**Riverton 3 miles**

Une grande bataille de la guerre de Sécession, en 1863, et l'une des rares défaites de l'Union. Fêtes indiennes en juillet-août.

**Quapaw 16 miles**

Sur la Devil's Promenade, près de la Spring River, les Indiens célébraient autrefois le Quapaw Pow Wow.

**Commerce 22 miles**

Ici s'acheva l'épopée du couple mythique Bonnie and Clyde.

**Miami 27 miles**

Le Coleman Theater a été érigé en 1929, dans le style colonial espagnol. La rue principale est déjà typique de l'Ouest.

**Narcissa/Afton 34 miles**

Ouvert en 1953, le Afton Buffalo Ranch est un attrape-touristes, mais mérite le coup d'œil. Bisons en liberté (ou, au restaurant attenant, sous forme de steak) et panoplies de cow-boys.

**Vinita 59 miles**

Calf Fry Festival & Rodeo, en août. Et le plus grand McDonald du monde.

**Chelsea 78 miles**

Le premier puits de pétrole de l'Oklahoma, foré en 1889.

**Foyil 87 miles**

Village natal d'Andy Payne, vainqueur du marathon de 1928. A proximité : Oologah où naquit, en 1879, Will Rogers. Son ranch est ouvert au public.

**Claremore 98 miles**

Musée à la mémoire de Will Rogers, la grande star du septième art. Un autre est



La route descend. Bientôt, les collines boisées feront place aux grandes plaines qu'arpentaient les tribus d'Indiens chasseurs de bisons. Le Kansas se traverse en 19 kilomètres. Dans cette région ingrate, sinistrée, les mines ont fermé. Deux petites villes, Galena et Baxter Springs, semblent vivre du regret du passé, quand les syndicats, les églises, les saloons et les bordels faisaient bon ménage. A Riverton, au siège de l'active association de la Route 66 du Kansas, un «soft drink» se dégage glacé sous une treille au bord du highway alangui. Sans crier gare, on entre dans l'Oklahoma. Étape nocturne à Vinita, sous des trombes d'eau. Au matin, le ciel est très sombre. Les alertes à la tornade sont accueillies avec sang-froid. L'il, qui est serveuse depuis vingt-sept ans et sert sa clientèle avec une énergie formidable, grand rire et optimisme des années cinquante, en a vu bien d'autres. «Vous venez de loin ? Où allez-vous ? Hou, vous avez du chemin à faire ! Merci de votre visite. Faites un bon voyage. Soyez prudents : il y a du mauvais temps devant. Et revenez nous voir.» Sur la route, les femmes gèrent les restaurants. Travaillant plus dur que les hommes, elles endurent mieux les plaisanteries faciles. Quel poète

consacrera la «waitress», cette mère du voyageur ? Les natifs de l'Oklahoma sont des gens aimables qui revendiquent volontiers leur part de sang indien. Mais l'histoire est tumultueuse dans le «Sooner State», berceau des tornades. Elle connut l'un des épisodes dramatiques de l'Indian Removal Act (1830), qui vit l'expulsion de nombreuses tribus indiennes ; le Land Run de 1889 qui, malgré les accords «sacrés», ouvrit l'Indian Territory, cœur de l'Etat, à des milliers de colons l'année même où l'on y découvrait du pétrole ; les émeutes raciales de Tulsa, en 1921, les plus sanglantes de l'histoire américaine (10 000 émeutiers blancs, 200 Noirs assassinés) ; le Dust Bowl, qui, les 10 et 11 mai 1934, étalait son linceul, contraignant trois cent mille à cinq cent mille «Okies» à l'exil à l'intérieur de leur propre pays ; sans oublier l'attentat du 19 avril 1995 à Oklahoma City, troisième ville des Etats-Unis par la superficie.

Nulle part ailleurs la Route 66 n'est aussi belle, aussi bien préservée, autant utilisée. Jusqu'à Tulsa, elle est étonnée des architectes farfelus qui lui ont légué d'étonnantes témoignages : à Sayre, de gigantesques totems dédiés aux nations indiennes ont demandé vingt-neuf ans de travail à Nathan Ed Galloway ; à Catoosa, une grosse baleine de plâtre

En 1889, les «terres non assignées» furent attribuées par les autorités aux gagnants d'une course folle. La 66 y ouvre sa voie, sur 650 kilomètres environ.



Une émission à la gloire de la route mythique



bleue flotte toujours sur son lac, émouvant cadeau d'anniversaire d'un certain Hugh Davies, époux romantique, à sa femme. La vieille route sait aussi honorer les enfants du pays : Foyil est la patrie d'Andy Payne, le vainqueur du plus long marathon du monde, Los Angeles-New York via Chicago en quatre-vingt-sept jours, en 1928.

A Claremore, agréable étape avec sa rue d'antiquaires, un beau musée est dédié à Will Rogers, enfant chéri de l'Amérique. Né en 1879 dans les

«Good morning America» a salué en direct de Stroud, en 1997, la Route 66. L'animatrice vedette y évoquait le triste sort réservé aux motels ou aux parcs d'attractions aujourd'hui disparus.

jours été ! Le business et le spectacle, entendez la promotion, sont les deux six de la 66...»

Cent kilomètres plus loin, sur les marches du capitol de Oklahoma City (OKC) où nous l'attendons, nous voyons arriver Allen, notre guide bénévole, l'œil bleu et la moustache claire, les bras chargés de cadeaux : cartes routières, vin de Californie et un gros sac de cacahuètes ! Allen veut nous donner une bonne image de l'Oklahoma. Il y réussira sans peine. Ce rude gaillard a commencé

**Pratique**

consacré aux armes : le J.M. Davis Gun Museum (avec un canon chinois de 1340), Antiquaires, Pow Wow en mai, rodéos en juin. Nombreux motels.

**Catoosa 110 miles**

Petit parc d'attractions, le Blue Whale, typique des années cinquante.

**Tulsa 120 miles**

Deuxième ville de l'Oklahoma, marquée par la découverte de gisements d'hydrocarbures en 1901. Trente mille personnes vivent de leur exploitation.

● **Adresse utile :** Convention & Visitors Bureau : 616 S Boston ; tél. : (918) 585 1201.

● **A voir :** Thomas Gilcrease Museum, fondé par le magnat du pétrole. Consacré aux Indiens et aux peintres de l'Ouest.



Dans le quartier général d'une réserve indienne.

● **Motels :** Éviter les vieux motels, à l'est, et préférer les nouveaux, à l'ouest sur l'autoroute. Au centre-ville : Stratford House Inn : 114 E. Kelly Drive ; tél. : (918) 743 7152.

● **Restaurants :** Route 66 Diner (402 East Second St.) et Ollie's Restaurant (4070 SW Bld.).

**Sapulpa 130 miles** Berceau des Indiens Creeks et cache du célèbre bandit de l'Ouest, Jesse James.

**Bristow 160 miles** De vieilles stations-service et des pompes à balanciers rappellent que la civilisation de l'automobile est née ici.

**Depew 170 miles** L'une des villes les mieux préservées de la Route 66.

**Stroud 180 miles** Le Tanger Factory Outlet Center regroupe cinquante-trois boutiques à prix usine.



**Pratique**

Le Rock Cafe est une institution de la Route 66.

**Chandler 195 miles**  
Détruite par une tornade en 1897, Chandler marque la frontière entre l'Indian Territory et l'Oklahoma Territory réunis en 1907 pour former l'Etat de l'Oklahoma. Siège de l'Oklahoma Route 66 Association ; tél. : (405) 258 0008.

**Arcadia 220 miles**  
La Round Barn, une vieille étable en chêne (1898).

**Edmond 230 miles**  
Cette ville abrite la Central State University. Festival de théâtre en plein air, durant l'été, au Liberty Park.

**Oklahoma City 250 miles**  
Cette ville énorme, traversée d'autoroutes, a été fondée en 1889.



En souvenir de la bombe d'Oklahoma City, en 1995.

● **Adresse utile :**  
Oklahoma City Convention & Visitors Bureau ; 123 Parl Ave. ; tél. : (405) 297 8905.

● **A voir :**  
National Cow Boy Hall of Fame, consacré à l'évocation du veil Ouest ; le Firefighters Museum, musée des pompiers ; Frontier City, un parc à thèmes western ; on peut aussi se rendre au Oklahoma National Stockyards (2 500 Exchange Ave.), pour assister à une vente de bétail aux enchères. L'une des plus grandes foires américaines, la State Fair, se déroule à Oklahoma City en septembre.

**Bethany 256 miles**  
Fondée 1906 par la Nazarene Church, une Eglise protestante.

**Yukon 264 miles**  
Petite capitale des Tchèque-immigrés en Oklahoma au siècle dernier.

à travailler à 9 ans comme apprenti. Il a passé un an au Vietnam dans les Forces spéciales. Embauché au retour comme ouvrier dans la prospection pétrolière, il est devenu un technicien de haut niveau. «Je connais la différence entre le besoin et l'envie», dit-il simplement. Il a travaillé dans dix-huit pays et voue une admiration sans borne à la France, un «pays d'inventeurs» où il n'est pourtant jamais allé. Notre mentor a ses entrées. Les sénateurs auxquels il nous présente nous reçoivent avec la plus grande cordialité, à l'américaine.

Nous nous étonnons que le bâtiment ne soit pas gardé après l'attentat ; ils rient d'entendre que nos poubelles sont closes depuis ceux commis à Paris dans le métro. A chacun sa démocratie ! Nous nous rendons downtown sur l'emplacement de l'immeuble martyr. Rasé, le Alfred Murrah Building est remplacé par une impeccable pelouse entourée d'un grillage où sont accrochés en permanence nounours, cas-

quettes, fleurs, poupées, photos, messages... Allen a perdu trois amis dans l'explosion. Il se trouvait à 30 kilomètres de la ville au moment du drame et il a senti la terre trembler. Sa femme travaillait dans l'immeuble voisin. Il s'est précipité pour découvrir un paysage de guerre : enfants criblés d'éclats de verre, blessés hagards (il y en a eu 590), cent quarante bâtiments endommagés. Pourquoi Oklahoma City ? «Un symbole : nous sommes au centre du pays. Cent soixante-neuf morts et des millions d'Américains meurtris», dit-il somberement.

Allen abomine les «white supremacists», les milices racistes, mais il tonne contre le pouvoir fédéral qui «grignote nos droits» et il prévoit une guerre civile. Allen est un Américain en colère. Après avoir traversé Nichols Hills, un quartier de milliardaires au club privé inaccessible (450 000 francs la carte de membre et une liste d'attente de vingt-cinq ans !), nous déjeunons dans celui d'Allen, plus démocratique : pelouses, piscine, tennis, lac et terrain de chasse en pleine ville. Partout, des pompes de forage creusent la terre du musée,



## Le pétrole n'est plus le pactole pour très longtemps

inlassables taupes. Cinquante kilomètres après OKC, à Stroud, quand la terre se teinte de rouge et que le ciel s'ouvre d'un cran, immense, circulaire, chaude, au-dessus des arbres éreintés par le vent, nous atteignons l'Ouest.

Par la suite, l'Ouest, celui de la géographie et celui de notre imaginaire, n'en finira plus de reculer...

Changement d'atmosphère une heure plus tard à El Reno, au quartier général de la réserve des Indiens Cheyennes et Arapahos. Un monde blessé, réduit, hanté. Qui souffre. Et qu'on n'écoute pas. Le bâtiment regroupe des services sociaux, médicaux, juridiques, administratifs, éducatifs. Des hommes et des femmes de haute taille, au beau visage, fuient comme tous les Indiens l'appareil photo. Un petit comité nous reçoit. On s'étonne de notre présence : le lieu n'a rien de touristique. Visiter la réserve ? Elle fait 2 000 hectares et comprend une dizaine de villages regroupant six mille personnes. Où sont les chefs ? Chez eux. Ils ne viennent pas souvent. Ne prenez pas ça au magnétophone ! De quoi vivent les membres de la tribu ? D'un peu d'élevage et d'agriculture. Et du Welfare, les allocations chômage. Les besoins sont énormes : 70 % des Indiens sont sans travail et beaucoup souffrent de maladies pulmonaires, du diabète. L'alcool fait des ravages. Les gens vivent

**L'or noir exploité depuis 1910**  
La découverte de pétrole a profondément modifié la physiologie de l'Oklahoma, avec la construction des pompes et des derricks.

**Les bureaux du Capitole**  
A Oklahoma City, capitale de l'Etat, sénateurs et assistants parlementaires travaillent à l'avenir de la région. Le pétrole représente toujours la richesse, mais les rappes sont aux deux bords épuisées.



repliés sur eux-mêmes. Une infime minorité parle encore le cheyenne. Soudain, l'un de nos interlocuteurs se lance dans une violente diatribe : «Beaucoup de bonnes choses ont été perdues dans nos esprits et dans notre mère la nature. Les traités ont été reniés. Les Indiens ont connu un génocide plus important que les Juifs en Europe. Les massacres n'ont jamais obtenu réparation. Nous avons besoin de la compréhension du monde extérieur. Pouvez-vous nous aider ?»

Autre étape, un site de prospection pétrolière où cinq hommes travaillent dans un bruit assourdissant. La pompe fore 5 mètres par heure. Il faut deux semaines pour atteindre 1 500 mètres. Le puits reste ouvert le jour et la nuit. La paie des ouvriers est de 75 francs l'heure pour un labeur éx-

nuant et dangereux. L'Oklahoma a été le huitième producteur mondial de pétrole pendant quarante ans, mais le boom des années 1970 et 1980 est aujourd'hui terminé. «Soixante pour cent de la consommation américaine en pétrole sont importés», explique Allen. Nous avons épuisé les deux tiers de nos réserves.

Une heure plus loin, dans le minuscule village de Hydro, nous rencontrons l'une des plus célèbres serveuses de la vieille route, Lucille Hamon. Une institution. La vieille dame rêve de voir transformée en musée national la minuscule station-service-café où elle travaille depuis cinquante-six ans. Elle va publier un livre de souvenirs à compte d'auteur. Cette anonyme, qui a connu au jour la nuit les faits divers de la grande histoire des migrations américaines, raconte son passé et vend des souvenirs. Le monde entier lui rend visite.

Etape à Clinton, au Trade Winds Court, le plus beau motel du parcours. Elvis Presley y avait sa chambre attirée. Le service est particulièrement plaisant. Clinton a manifesté son indéfectible fidélité à la Route 66 en lui dédiant un musée flamboyant neuf où sont exposées quelques photos troublantes. 1927 : on construit la route avec des mules ; des gamins et des adultes posent. Ce pourrait être l'Europe rurale à la même époque. 1943 : un convoi militaire traverse la ville. Les femmes agitent des mouchoirs, les tankistes sourient. Le convoi part vers la guerre en Europe. Ce pourrait être une rue d'un petit village de France juste après le débarquement...

Au matin, après une alerte nocturne à la tornade, breakfast au Pop Hicks Restaurant, où de vieux cow-boys portent le chapeau de l'Ouest. Entrent un Indien vêtu de noir et une belle fille aux cheveux décolorés. Leur seule présence change l'atmosphère. La jeune femme, féline, s'installe, les jambes repliées sur sa chaise et jette un rapide coup d'œil sur l'assistance, à distance. «Des Cheyennes par sang», murmure

notre voisin. Trente kilomètres plus loin, nous traversons Texola, quatre-vingts habitants, le modèle parfait de la «ghost town», la ville-fantôme de nos fantasmes américains. Dans l'unique café ouvert, trois hommes attendent. L'un d'eux ricane à notre intention : «Naguère, le trafic était si dense qu'on ne pouvait pas traverser. Aujourd'hui, vous pourriez pique-niquer au milieu de la route sans déranger personne.»

Le paysage s'étale et la pauvreté s'installe. La route descend vers le Panhandle du Texas, ses immenses prairies, ses «feed lots», enclos concentrationnaires à bovins. En Europe, le paysage se modifie tous les 10 kilomètres. Ici, la foulée est plus ample, le changement tous les 100 kilomètres. Il y a bien des Amériques sur ce continent.

**Pratique**

**El Reno 276 miles**  
On y célèbre en mai la fête du plus gros hamburger : 250 kilos ! en hommage à la Chisholm Trail, la piste utilisée par les cow-boys convoyant les troupes du Texas au Kansas. Le Big B Motel est devenu célèbre avec le tournage du film «Rain Man».

**Hydro 316 miles**  
Hameau et station-service de Lucille Hamon, l'une des «waitresses» les plus âgées de la Route 66.



Lucille, une figure de la 66.

**Weatherford 324 miles**  
Ville étudiante cernée par des collines. Premières «mesas» caractéristiques des paysages de l'Ouest.

**Clinton 336 miles**  
Agréable et hospitalière, avec de l'artisanat indien au Cherokee Trading Post et au Mohawk Lodge. Musée de la Route 66. Le Trade Winds Court Inn ; tél. : (405) 323 2610 est l'un des meilleurs du trajet.

**Foss 350 miles**  
Officiellement, une «ville fantôme», quoique habitée.

**Eik City 368 miles**  
Le Old Town Museum évoque le passé de l'Ouest. A 28 miles au nord-ouest, furent massacrés le chef cheyenne Black Kettle et les siens par les troupes du général Custer, en 1868.

**Sayre 384 miles**  
Le palais de justice figure dans le film de John Ford, «Les Raisins de la colère».



La civilisation de l'automobile a produit des œuvres d'art. C'est du moins l'espoir de Stanley Marsh, auteur du Cadillac Ranch, créé dans la mouvance du pop art, en 1974, à la sortie d'Amarillo. Plantes alléons au ciel, dix modèles parmi les plus prestigieux de la marque y défient l'imagination des tagueurs.



## Texas

### Bivouac sur la piste des cow-boys

*La légende de l'Ouest a engendré des villes fantômes. Les voitures ont pris la place des chevaux et les fermes d'élevage ont remplacé les ranchs démesurés.*



**Shamrock**

0 mile depuis la frontière de l'Etat

Meurtre par la crise, la ville se situe à l'intersection de deux routes majeures, la 83 et la 66. On y trouve le fameux U Drop Cafe Inn et sa station-service, construits en 1936 dans un style avant-gardiste. On y célèbre joyeusement le Saint Patrick's Day avec l'élection de Miss Irish Rose et des rodéos (17-18 juin). Ancien camp de prisonniers allemands durant la Seconde Guerre mondiale.

**McLean 19 miles**

Cette ville, elle aussi déprimée depuis l'ouverture de l'autoroute en 1984, abrite un étrange Devil's Rope Museum, le musée du fil de fer barbelé. Très vieille station-service Phillips 66. S'arrêter au Cactus Inn, pour son ambiance «Ouest paumé». Elevage industriel de vingt mille bovins.

**Alanreed/Groom/Lark/Conway**

30-70 miles

Architecture rurale et industrielle à l'abandon. La Route 66, souvent à quatre voies, monte régulièrement jusqu'à 1 000 mètres vers le Llano Estacado, l'ancien territoire des Indiens Kiowas et Comanches. Horizon nu, démesuré, où, entre 1850 et 1900, les cow-boys ont lancé leurs troupeaux.

**Amarillo 100 miles**

La capitale de la viande où se déroulent d'impressionnantes ventes aux enchères de bétail, les plus grandes du monde (Western Stockyard, 100 Manhattan St.; lundi, mardi 9 h-19 h). La ville s'est développée grâce au chemin de fer, puis à l'exploitation du pétrole et de l'hélium. L'Amarillo Art Center propose des expositions, des concerts et des spectacles. Et la Quarter

**E**n entrant dans le Panhandle, au nord du Texas, qu'elle traverse pendant 280 kilomètres, la Route 66 prend d'abord un visage triste. A Shamrock, première ville, un célèbre «diner», le U Drop Cafe Inn, chef-d'œuvre Art déco, est fermé. «Out of business!» Condamné peut-être. Comme le Coral Court Inn de Saint Louis, magnifique motel rasé en 1996 pour faire place à un parking. A Groom, où la 66 est aussi large et vide qu'une piste d'aéroport désaffecté, motels et stations-service ont imploré. Silence spectral, panneaux rouillés. Dans une ambiance à la Hitchcock, des silos à blé, tels des monolithes géants, surveillent le néant. A Brown, dans l'infinité plate, une croix gigantesque se dresse stratégiquement au bord de l'Interstate pour rappeler aux millions de voyageurs le «souvenir constant de Jésus». Steve Thomas, son inventeur,

dit avoir rencontré Dieu. Il n'en est pas revenu. Sa croix, la deuxième plus haute du monde (60 mètres, l'autre est en Espagne), a demandé deux ans de travail; elle pèse 75 tonnes de tubulures et peut résister à des vents de 220 kilomètres à l'heure. La nuit, elle brille à 35 kilomètres à la ronde.

A Amarillo (170 000 habitants), les motels abondent et se font concurrence des deux côtés de l'autoroute, l'I-40, dont la lame d'asphalte éventre cette non-ville bourdonnante. Retour à la civilisation urbaine, fin de l'intimité prévenante qu'on savourait en Oklahoma. L'espagnol s'impose comme la deuxième, sinon la première langue de la société multiculturelle. Un détour d'environ 100 kilomètres vers le nord nous mène, par une route bordée d'épineux, à Tascosa, petite capitale des cow-boys du Panhandle à la fin du siècle dernier. Il s'en serait passé de rudes. C'est désormais un site fantomatique, doublé d'une célèbre maison de redressement, le Boy's Ranch. Visite libre.

En ce samedi ensoleillé, les lieux sont quasiment vides. Impression d'être sur un campus. On nous projette une vidéo où d'anciens pensionnaires vantent les mérites de cette institution fondée en 1939 par un couple, les Farley, qui voulait traiter comme les siens des enfants défavorisés en leur insufflant que «ce qui compte, c'est où tu vas». Le ranch (4 500 hectares) donne une seconde chance à des délinquants pour devenir des «citoyens utiles» et les préparer à une vie «décente», maître mot de l'Amérique. Certains sont devenus médecins, militaire, architecte ou sénateur; la plupart sont restés ce qu'on

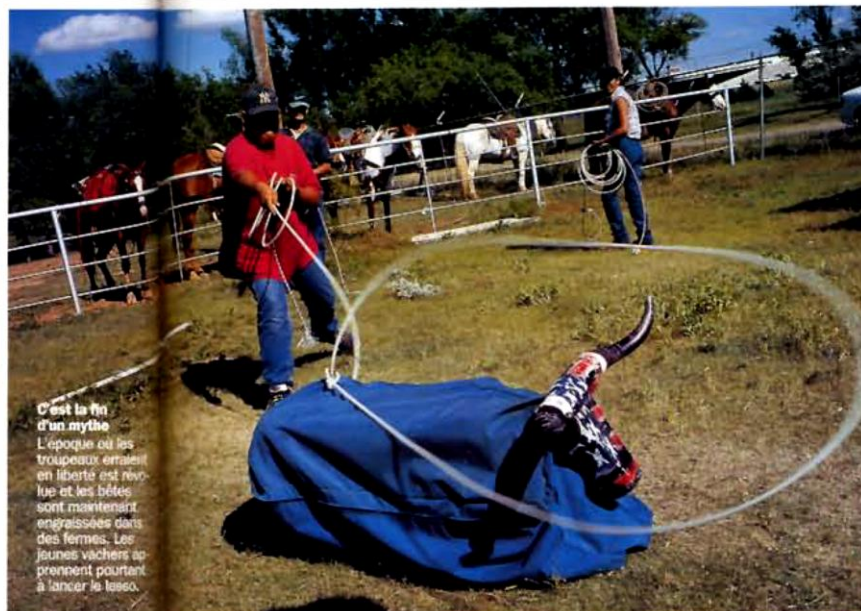
Aujourd'hui, le rodéo moderne se joue au volant



Course de vitesse pour s'amuser entre un camion sur l'autoroute et nos reporters sur la 66.

destinait à être, cow-boys, ouvriers, fermiers. Les pensionnaires (jusqu'à 18 ans) sont ici de leur propre gré ou à la demande de la famille. Gabriel, 13 ans, un Mexicain né au Texas, nous fait visiter le ranch-campus-prison. Il ne nous explique pas les raisons de sa présence et répond à chaque question par un «yes sir» accompagné d'un garde-à-vous. Lever à 6 h 30, coucher à 21 h 30, chambres de trois, maisons de dix-huit enfants, prière avant chaque repas, crâne rasé et beaucoup de bagarres. Les plus violents vivent dans des maisons spéciales. Certains s'enfuient. Le travail est partout communautaire. A la laiterie, deux jeunes, gueules à la Jean Genet, boule à zéro, s'étonnent: «Vous venez de Paris pour voir ça?»

A 40 kilomètres d'Amarillo, Vega (840 habitants) nous ramène à notre paisible fil d'Ariane. Il y a vingt ans, on comptait un docteur, plusieurs restaurants, un drugstore, deux épiceries, un hôtel, un cinéma, dix stations-service, autant de motels,



C'est la fin d'un mythe. L'époque où les troupeaux erraient en liberté est révolue et les bêtes sont maintenant engraisées dans des fermes. Les jeunes vachers apprennent pourtant à lancer le lasso.

**Rose comme un bonbon**

Cette station-service, l'une des premières implantées sur la Route 66, a été restaurée. Mais les paniers sont vides à bout de nombreux véhicules dont on découvre les carcasses abandonnées.



une école. Il reste l'école, deux motels et une station-service. Nous passons deux nuits au Vega Motel. Sa forme en U et la disposition des garages entre les chambres, comme des granges, sont typiques des années trente. Bâtiments repeints en blanc, fleurs, pelouse. Rideaux en dentelle et moustiquaire dans chaque chambre décorée simplement et avec goût. Quand le vent souffle dans les grands arbres, on se croirait sous les tropiques. Des carcasses de voitures défigurées à la cour, des pneus envahissent les chambres. Tresa et Harold retapent les lieux depuis neuf ans sans avoir pris un jour de vacances. En été, le motel accueille de plus en plus d'Européens. Tresa, qui a toujours travaillé sur la Route 66, savoure cette nouvelle clientèle dont elle observe les mœurs avec son télescope personnel. Elle nous interroge sur les améliorations à apporter et note nos suggestions.

Dimanche à Wildorado, la localité voisine. Le Palo Duro Baptist Church, perdue dans la mer des champs, célèbre un «revival»: un «rafraîchissement spirituel». Le pasteur nous présente à la petite assemblée des fidèles, des ranchers. Des groupes sont constitués par tranches d'âge ou par catégories: veuves, couples, célibataires, adolescents, enfants, veufs. La lecture de la Bible occupe l'essentiel des activités. Entre deux commentaires du saint livre, on parle de ses problèmes. Cela sous le ciel. Ce jour-là, les dames ont cuisiné; chacune a préparé son plat favori. C'est une nourriture authentique, arrosée de thé et de café



Une échappée de 280 kilomètres dans le plus grand Etat (après l'Alaska). Les premiers colons furent espagnols avant que le Texas ne soit intégré à l'Union.

glacés. En une heure, tout est expédié. Déjà, on se serre la main. Un homme moustachu nous invite dans son ranch. Roger est électricien, Donna, sa femme, est infirmière. Ils ont quitté Amarillo et construit leur maison sur un terrain de 50 hectares. Une peccadille. Leurs deux filles ne sont pas ravies du changement. Mais les parents font plaisir à voir, avec leurs dix-huit vaches dont ils espèrent retirer quelques bénéfices, et leurs cinq chevaux qu'ils drolotent comme des enfants. En selle vers l'infini! Au galop, nous faisons le tour de la propriété dans la splendeur du soleil couchant. ■

**Pratique**

Horse Association (Nelson St.) permet de tout apprendre sur le cheval.

**À visiter :**

Le quartier «branché» de Old San Jacinto entre Mc-Masters St. et Western St. pour ses antiquaires et ses restaurants (Golden Light Cafe, J & M Restaurant, Bamaby's). Un arrêt s'impose au célèbre Big Texan Steak Grill pour son fameux «72 oz steak», 2 kilos de viande. A proximité: le Cadillac Ranch, une invention de Stanley Marsh, texan milliardaire, épris de pop art dans les années soixante-dix... Dix véhicules, des années 1948 à 1964, enterrés jusqu'à mi-portières et couverts de tags.



Des steaks de 2 kilos à goûter au Big Texan Steak Grill.

**Aux environs :**

Le Palo Duro Canyon State Park, dans un site impressionnant, planté de tours rocheuses solitaires et creusé de grottes où les Indiens trouvaient refuge; le lac Meredith et sa baignade de loisirs; le Carl Farley's Boys Ranch, à Tascosa, «la reine des villes-fantômes».

**Bushland/Wildorado**

113-122 miles

Villes des «feed lots» (ou «feed yards»), avec de gigantesques enclos à bétail.

**Vega 136 miles**

La «ranch town» typique de la Prairie. Mal conservée. Un motel rétro: Vega Motel; tél.: (806) 267 2205.

**Adrian 151 miles**

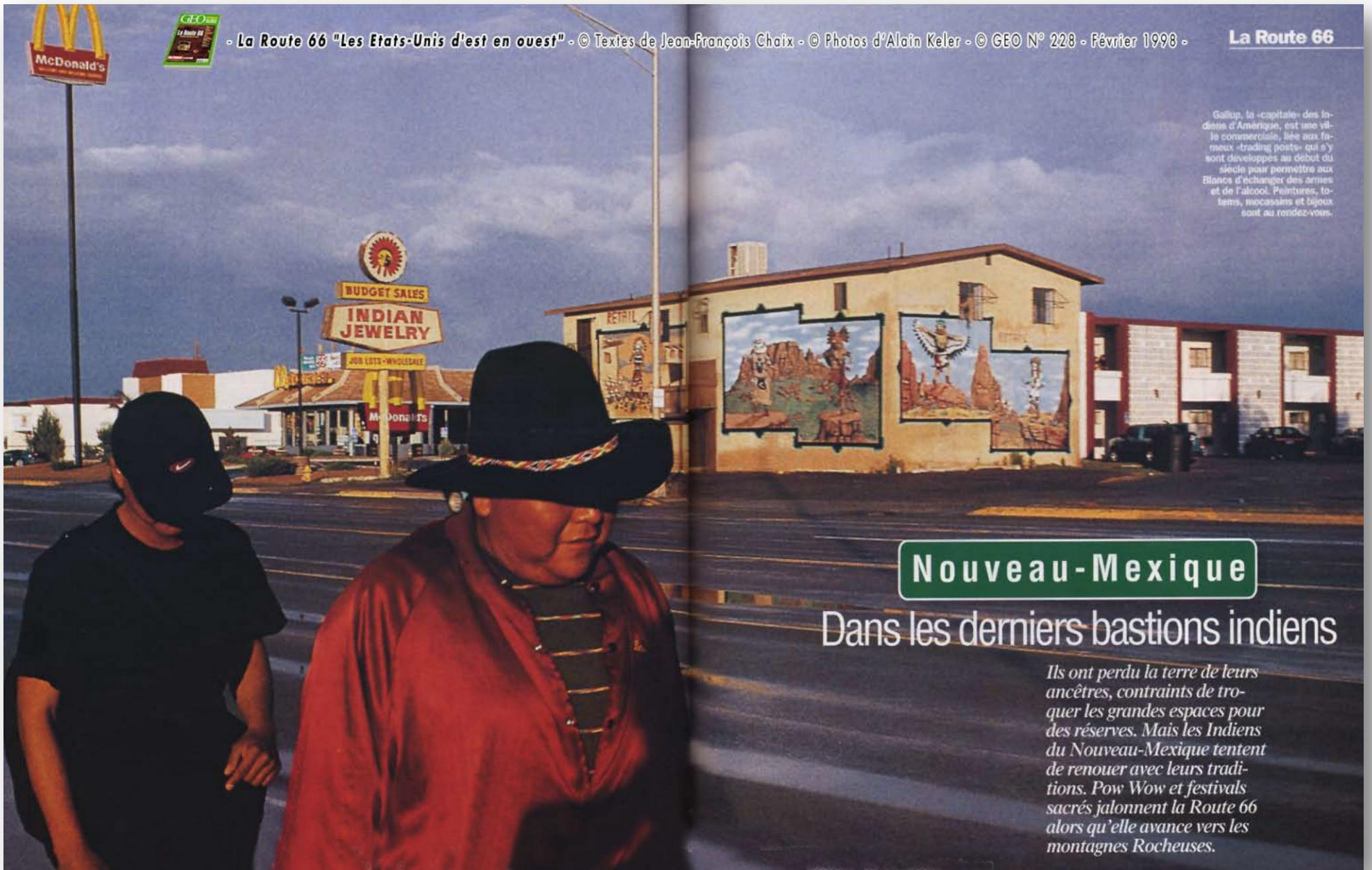
Minuscule. Antiquaire et souvenirs, dont une célèbre institution de la Route 66, l'Adrian's Cafe.

**Glenrio 174 miles**

Dernière ville du Texas et première du Nouveau-Mexique. Un désert fascinant, ici on change d'heure: moins une en allant vers l'ouest.



Gallup, la « capitale » des Indiens d'Amérique, est une ville commerciale, liée aux fameux « trading posts » qui s'y sont développés au début du siècle pour permettre aux Blancs d'échanger des armes et de l'alcool. Peintures, totems, mocassins et bijoux sont au rendez-vous.



## Nouveau-Mexique

### Dans les derniers bastions indiens

*Ils ont perdu la terre de leurs ancêtres, contraints de troquer les grandes espaces pour des réserves. Mais les Indiens du Nouveau-Mexique tentent de renouer avec leurs traditions. Pow Wow et festivals sacrés jalonnent la Route 66 alors qu'elle avance vers les montagnes Rocheuses.*

**Pratique**



**Glenrio 0 mile de la frontière de l'Etat**  
La Route 66 n'est plus qu'une piste de graviers pendant 30 kilomètres.

**Tucumcari 46 miles**  
Ancien centre de ravitaillement pour les vachers, la ville a tiré un formidable profit de l'arrivée du chemin de fer. Elle conserve le style des années quarante avec de nombreux néons stylisés. Des motels dorment l'historique **Blue Swallow**, au charme désuet. Le Teepee Cunos Store vend bijoux et mocassins indiens.

**Santa Rosa 62 miles**  
Ville d'architecture mexicaine. Elle vit désormais du tourisme et de la Route 66. Etape obligée au **Club Cafe**, apprécié depuis 1935 pour ses «cinamonn rolls» et autres biscuits. Non loin, le Blue Hole est une piscine naturelle, alimentée par une source à température constante (18 °C). A 11 miles au sud, se trouvent le village de Puerto de Luna et le pont de Coronado, du nom de Francisco Vazquez de Coronado, conquistador lancé au xiv<sup>e</sup> siècle à la conquête des richesses de l'Ouest. La Route 66 disparaît pendant 70 miles : autoroute jusqu'à Moriarty.

**Moriarty 135 miles**  
Dans la plaine, au pied des Manzano Mountains, cette petite ville possède un musée, le Moriarty Historical Museum, consacré au personnage qui l'a fondée. Rencontres annuelles, en novembre, de la société Sherlock Holmes.

**Edgewood 145 miles**  
Les collines se couvrent de genévriers. Spectaculaire «casse» de voitures. Canyon de Tijeras et vallée du Rio Grande.

**U**n million sept cent mille habitants vivent au Nouveau-Mexique. «The Land of Enchantment», mais quarante familles s'y partagent 2 millions d'hectares. Ted Turner, le fondateur de CNN, en possède environ 550 000, répartis sur trois ranchs. Dans une interview au magazine «Worth», lui demandant pourquoi il possédait autant de terres, le nouveau mécène de l'ONU a répondu : «Quand j'étais célibataire, j'avais de nombreuses petites amies et je retournais au même endroit chaque week-end. Maintenant que je suis un heureux époux (de Jane Fonda), j'amène ma femme dans différents endroits, ça apporte un peu de variété.» Ted Turner est devancé par un homme d'affaires de Beverly Hills - il a 40 000 hectares de plus que lui, répartis sur une vingtaine de ranchs. Les dimensions des autres propriétés vont de 15 000 à 150 000 hectares. Ici, la solitude est une démesure.

La Route 66 entre au Nouveau-Mexique en traversant un hameau fantôme, Glenrio. Ce pourrait être le nulle part, l'Ouest réalisé - quand, soudain, une forme apparaît, arc-boutée contre le vent. Un cycliste ! Parti de Los Angeles il y a deux semaines, il a déjà parcouru la moitié de l'itinéraire : 1 600 kilomètres, à raison de 200 kilomètres par jour. Nous n'allons pas plus vite. En pleine forme, ce Bavarois moustachu, retraité de l'armée, nous raconte dans un anglais rudimentaire ses précédents voyages, Miami-New York et Vancouver-San Diego. Il est affirmatif : l'Amérique est le meilleur pays où faire du vélo. Pas même essoufflé, il a hâte d'en finir avec cette mauvaise piste. Nous le quittons pour filer dans le désert vers Tucumcari.

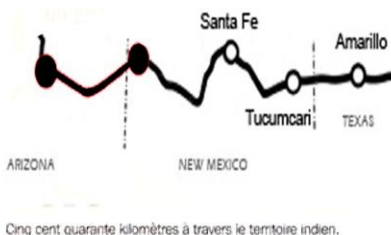
Entre Amarillo et Albuquerque, la ville s'était fait connaître durant



**Les Zunis dansent à Gallup**  
Pour dynamiser la ville et y attirer les visiteurs, une troupe de danseurs indiens organise chaque jour des danses en costumes traditionnels, présentées en plein air. Ce sont des Indiens Zunis, originaires de la région, qui perpétuent ainsi la mémoire de leur peuple.

**Les Pueblos en gare de Grants**  
Un groupe d'Indiens accueille les voyageurs de l'American Orient Express, un train de luxe circulant à la découverte de l'Ouest. Ici vivaient notamment des Indiens Pueblos, descendants des Anasazis (les Anciens), présents dans la région avant la colonisation, et des Navajos qui s'installèrent sur leurs terres.

l'âge d'or par la publicité : «Tucumcari Tonight ! Deux mille Motel Rooms». Il reste trente-sept motels et mille cinq cents chambres. Bâtie en longueur le long du chemin de fer comme toutes les villes de l'Ouest, Tucumcari, capitale du comté de Quay, fut d'abord baptisée «Six Shooter Siding» en souvenir d'un duel entre six hommes qui fit plusieurs victimes. On est ici en vieille terre indienne. Selon la légende, un chef avait promis la main de sa fille Kari à deux braves, dont l'un, Tocom, était l'ami de la belle. Tocom ayant été tué, Kari plongea son couteau dans le cœur du vainqueur avant de se donner la mort. La montagne dominant la ville est sacrée. Arrivés à 12 h 55, nous passons un coup de fil à Dorothy. Nous la rencontrons au restaurant. Elle travaille depuis de longues années à la chambre de com-



## Les danses tribales rituelles séduisent les touristes



merce dont est dotée chaque municipalité. Disponibilité immédiate et sans faille, à l'américaine. Notre programme est bouclé pour la journée. Justement, le shérif est en train de déjeuner, revolver à la ceinture. Elle nous présente. Cet après-midi, il nous racontera sa lutte contre la drogue qui n'épargne - il est catégorique - aucune localité de la 66. Récemment, il a procédé à vingt-sept arrestations. L'autoroute est l'artère du trafic des narcotics. Il y a eu de travail dans la région, les jeunes émigrent vers les grandes villes. Dorothy a appelé une amie, Lynn Moncus, professeur émérite de littérature du Sud-Ouest à l'université de Las Cruces. Ce matin, levée à l'aube,

Lynn a roulé pendant quatre heures sur de petites routes pour le plaisir d'être seule. Elle affirme qu'il faut être né ici pour apprécier l'espace. Le Nouveau-Mexique, nous explique-t-elle, est un Etat pluriculturel. Entre les Indiens, les Mexicains, qui se prétendent héritiers des conquistadores, et les Gringos dont elle fait partie, de subtiles oppositions échappent au visiteur. Elle-même ne parle pas l'espagnol. Son père fut le shérif de la ville pendant douze ans. Elle se souvient que sa mère cuisinait pour les prisonniers et les familles pauvres. Elle ne cache pas son admiration pour les «Okies» : «Les plus travailleurs, les plus courageux, les plus exigeants. La plupart sont devenus

**Pratique**

**Albuquerque 170 miles**  
Principale ville et carrefour naturel de l'Etat, établie en 1706 sur le Rio Grande, au pied des Sandia Mountains, à l'extrémité sud-est des Rocheuses. C'est une ville jeune, en pleine expansion démographique. La vie nocturne y est intense.

● **Adresse utile :**  
Convention & Visitors Bureau : 121 Tijeras Avenue N-E ; tél. : (505) 243 3696.

● **A voir :**  
La vieille ville, d'architecture traditionnelle espagnole, construite autour de sa plaza et de son église San Felipe Neri. Albuquerque est traversée par la plus longue rue du monde, Central Avenue, étirée sur 27 kilomètres. Intéressante architecture des années vingt à cinquante.

● **A visiter :**  
L'Albuquerque Museum pour ses collections d'objets hispaniques de la période coloniale ; l'Indian Pueblo Cultural Center, évoquant l'histoire indienne ; le New Mexico Museum of Natural History, et sa galerie de dinosaures. Albuquerque est aussi la capitale mondiale des montgolfières. Chaque année, l'International Balloon Fiesta réunit, début octobre, plus de cinq cents participants.

● **Se distraire :**  
Quantité de cafés, de pubs, de saloons, de boutiques et de galeries d'antiquaires. En mai, se déroule le Giant Route 66 Festival, consacré à la «mère des routes» (Route 66 Poster, 1208 San Pedro NE #211).

● **Se loger :**  
Albuquerque possède nombre de motels, dont l'Anza Motor Lodge, ouvert en 1939, ou l'Aztec Motel, en 1931, et des B & B : El Vado Hotel (1937), Mauer Estate B & B Inn.

● **Aux environs :**  
Le Sandia Peak Tram, le plus long téléphérique du monde (4,3 kilomètres) offre une vue superbe sur le Rio Grande, à 3 600 m.

**Pratique**

tres d'altitude. Le Scenic Turquoise Trail est une route panoramique, accrochée au flanc est des Sandia Mountains, vers Santa Fe. Par ailleurs, de vieux tronçons de la Route 66 desservent les cités d'Armijo, Parajito, Los Padillas, Isleta Pueblo (et son église coloniale du xvi<sup>e</sup> siècle), Bosque Farms, Peralta, Los Lunas, Correo et Mesita, un village indien moderne.

**Pajare 225 miles**

Et un détour vers Acoma Pueblo, «la Cité du ciel». Ce village indien, construit sur un plateau aride à 1 200 mètres d'altitude, daterait du x<sup>e</sup> siècle et serait le plus vieux d'Amérique du Nord. Une douzaine de familles continuent à vivre là, dans des conditions de confort rudimentaires. Visites guidées et festival sacré des Indiens Acomas, la première semaine de septembre.

**Budville/Cubero/**

**San Fidel 227-234 miles**

Ruines et pueblos désertés s'étirent le long du fascinant El Malpais National Monument, un champ de laves chaotiques de 65 kilomètres. De nombreux sculpteurs auraient vécu ici.



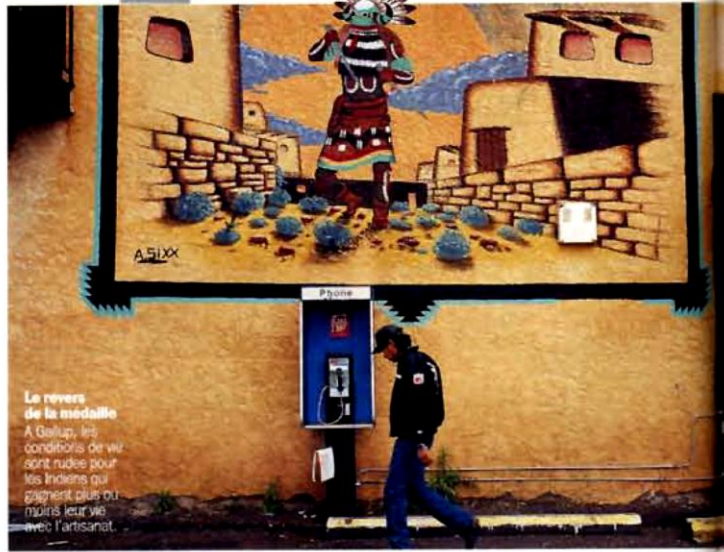
Grants accueille la première prison privée pour femmes.

**Grants 250 miles**

Ville accueillante, à proximité d'une importante mine d'uranium (dont l'histoire est contée au New Mexico Mining Museum), desservie par un train légendaire, le Santa Fe Railway.

**Thoreau 282 miles**

La Route 66 monte et traverse la ligne de partage des eaux qui sont ici entrainées, à l'est, vers l'Atlantique et, à l'ouest, vers le Pacifique. Plus loin, Fort Wingate, base de l'artillerie



Le revers de la médaille. A Gallup, les conditions de vie sont rudes pour les Indiens qui gagnent plus ou moins leur vie avec l'artisanat.

des leaders des communautés où ils se sont arrêtés. Le roman de Steinbeck «Les Raisins de la colère» leur a rendu justice, mais il fallait se cacher pour le lire. C'était un «dirty book» au langage considéré comme insultant pour les bonnes mœurs. Dans la foulée, nous parvîmes à entendre sur cette route laborieuse; le Welfare – l'aide sociale – «tue l'orgueil, l'identité, l'espoir et le rêve de l'individu. Le système a débordé de ses limites. On en est à la troisième génération d'assistés».

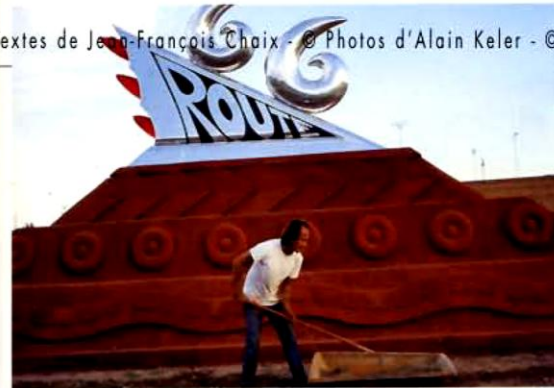
Au soir couchant, dans la belle lumière dorée du désert où brille le néon d'une hirondelle bleue, nous rencontrons Lilian Redman. Elle dirige un très vieux motel, le Blue Swallow, mais les clients sont rares: le prix de la chambre est de 10 dollars – on n'a pas vu plus bas! Cette vieille dame de 87 ans nous offre le poème de bienvenue avec lequel elle accueille ses visiteurs depuis un demi-siècle: «Ce motel est une institution pour servir les gens, et pas seulement pour gagner de l'argent. Aussi nous prions Dieu de vous accorder paix et repos sous notre toit. Puissent cette chambre et ce motel être votre "seconde" maison. Puissent ceux que vous aimez être près de vous dans vos pensées et vos rêves. Quand vous partirez, que votre voyage soit sûr. Puisse ce séjour vous être agréable. prospère, utile à ceux que vous rencontrez.»

Après Tucuman, ville aimable, nous faisons une brève halte à Santa Rosa, célèbre pour son Blue Hole, une piscine naturelle circulaire profonde de 30 mètres. De jeunes Indiens se baignent sous les arbres. L'eau glacée, d'un bleu polynésien, offre un saisissant contraste avec l'air torride

du désert. Cette vision paradisiaque nous poursuit jusqu'à Albuquerque où nous arrivons sous un ciel lourd, zébré d'éclairs. Les nuits d'Albuquerque sont réputées aussi sauvages que celles de Los Angeles. Downtown est en cours de rénovation. La 66, baptisée Central Avenue, traverse la ville pendant 24 kilomètres d'une droite rectiligne. A la sortie ouest, la route grimpe pendant 10 kilomètres avant d'exploser dans le désert.

Nous mettons le cap sur Grants en suivant une route hors du temps, en plein territoire indien. Plaisir inattendu de ces gestes généreux, invitant au détour d'un virage à monter à cheval ou à visiter une église, dont on tend spontanément la clef. Des enfants à la peau brune et aux cheveux de jais saluent en riant. Sommes-nous en Amérique? Le paysage austère s'élève graduellement. De vieux pueblos se recroquevillent dans la roche. Est-ce une telle atmosphère que recherchait Hemingway, venu s'enfermer au Villa de Cubero pour écrire «Le Vieil Homme et la mer»? Les bungalows du motel sont clos, et l'énigme en suspens lorsqu'une indienne surgie des ruines nous confirme la véracité de la légende. Après Cubero, s'ouvre le Malpais, les mauvaises terres, le pays diabolique, traversé par une phénoménale coulée de lave dont les blocs noirs mènent, par des chemins tortueux, à des villages déserts, des grottes de glace, des repaires de bandits, des trésors enfouis.

Au Nouveau-Mexique, près d'Alamogordo, à eu lieu, le 16 juillet 1945, la première explosion atomique: vingt et un jours plus tard, le 6 août, c'était Hiroshima. Grants date de 1872. La ville compte une gare, six motels, trois excellents res-



L'artisanat sert de troc pour accéder à la consommation

taurants mexicains. Et trois prisons. Au cours des années 1920, elle fit fortune dans la culture intensive des carottes, confiée aux Navajos. Les légumes voyageaient par train, empilés sur de la glace. En 1950, on découvrit le plus important gisement d'uranium des Etats-Unis. Un gros boom. Pendant dix ans, vingt-cinq mille prospecteurs ont cherché l'étrange minéral jaune qu'on voit au musée. Les mineurs partis, les prisons ont pris le relais. Quatre cents familles vivent de l'économie carcérale. Grants a de la suite dans les idées.

Depuis 1988, à l'écart de la ville, la première prison privée pour femmes des Etats-Unis dresse, dans le désert brun, ses hauts murs d'enceinte couronnés de barbelés. C'est l'une des soixante-deux prisons gérées par la CCA (Correctional Corporation of America), un groupe privé leader sur ce marché. Trois cent trente-huit prisonnières de 16 à 62 ans et cent douze employés cohabitent dans des bâtiments complètement aseptisés où la seule touche de vie est apportée par de belles peintures murales dues aux Indiennes incarcérées. Le trafic de drogue est à l'origine d'un tiers des peines, d'une moyenne de quatre ans. Pour la nourriture, les soins et l'assistance juridique de chaque détenue, l'Etat du Nouveau-Mexique paye 90 dollars par jour à la CCA. Dortoirs pour les peines courtes, cellules individuelles ou à deux pour les autres (il y a des condamnées à perpétuité), bibliothèque générale et bibliothèque de droit, gymnase, ateliers, infirmerie... La plus belle des prisons reste ce qu'elle est. Au cours de notre visite avec la directrice, deux jeunes femmes surprises main dans la main bredouillaient une excuse: les contacts physiques sont interdits. La peur qui se lit dans leurs yeux n'est pas feinte. Nous retournons, soulagés, à la liberté de la vieille route.

A 100 kilomètres de Grants, après la Continental Divide, ligne de partage des eaux vers l'Atlan-



Un business bien compris. L'histoire et les traditions des premiers habitants du continent sont devenues une importante source de revenus.

tique et le Pacifique, au cœur des réserves navajos et zunis. Gallup, «capitale des Indiens d'Amérique» depuis un demi-siècle, est l'unique agglomération d'un comté grand comme le Benelux – l'un des plus pauvres du pays. Des dizaines de westerns ont été tournés dans les environs, qui offrent abondance de paysages et de figurants. Les stars désertaient au Rancho Hotel, créé par le frère du cinéaste D.W. Griffith. Leurs photos ornent toujours les murs de l'établissement. Chaque année au mois d'août, l'Inter-Tribal Indian Ceremonial attire les représentants de toutes les tribus indiennes de l'Amérique. Quatre-vingt pour cent des bijoux indiens fabriqués en Amérique passent ici entre les mains des «traders», les marchands, dont une poignée pratique le «pawning», le prêt sur gages, fondement de l'économie régionale.

L'artisanat, production courante ou biens de famille, est continuellement gagé en fonction des besoins, rentrée scolaire, achat de semences ou d'un pick-up, ces gros 4x4 dont raffolent les Indiens et qui remplacent fantasmatiquement le cheval. Si le prêt n'est pas remboursé au bout d'un an, l'objet peut être vendu. Chez les Richardson, où l'on est trader depuis 1860, bijoux, couvertures, selles de cheval, lassos, rênes, fusils, ceintures attendent par milliers un retour de fortune... De vieux tapis navajos valent 300 000 francs. «Billy» Richardson a une fortune entre les doigts, et les galeries chics de Santa Fe sont à l'affût. Mais le vieil homme se méfie: «J'ai été élevé au milieu d'eux. J'ai les mains d'un Blanc et le cœur d'un Indien. Ce sont mes enfants.» Il a décidé de créer une fondation.

**Gloire à la mère des routes**

La ville de Tucuman a financé le travail d'un artiste, le sculpteur Thomas Coffin, pour ériger, à l'entrée, un monument en l'honneur de la 66. «The mother road», selon l'expression de Steinbeck, est désormais statufiée.

**Pratique**

son, figure de l'Ouest. Non loin, à Cropirt, vente de tapis et couvertures navajos.

**Gallup 325 miles**

Capitale du western depuis la fin des années vingt, elle offre de fabuleux décors naturels, grâce à plusieurs parcs et monuments nationaux: Mesa Verde, Canyon de Chelly, Rainbow Bridge, Chaco Canyon... Au Rancho Hotel, séjourneront des stars d'Hollywood. Gallup vaut aussi par ses bâtiments historiques des années 1920 à 1940, dont El Morro Theater. Depuis 1921, l'Inter-Tribal Indian Ceremonial se déroule en août. Rodéos de mai à octobre au Red Rock State Park. Nombreux trading posts, ces magasins qui furent des lieux de troc entre Indiens et Blancs.

**Special Santa Fe**

La Route 66 a cessé d'aller à Santa Fe en 1937. On lui a préféré une voie plus directe jusqu'à Albuquerque. Mais Santa Fe mérite le détour. Capitale historique et artistique du Nouveau-Mexique, trop touristique, un tantinet snob, Santa Fe bénéficie de trois cents jours de soleil par an. Belle architecture marquée par l'héritage indien, mexicain et anglo-américain.

● **Adresse utile:** Santa Fe Convention & Visitors Bureau: 1916 Camino Lumbre; tél.: (505) 984 6760.

● **A visiter:** La plaza rectangulaire; le palais du gouverneur, l'un des plus vieux bâtiments publics des Etats-Unis, construit entre 1610 et 1614, avant d'être partiellement détruit par les Indiens. Il abrite un musée d'Archéologie. La cathédrale de style néoroman; la San Francisco Street, pour une promenade léche-vitrines, et la Canyon Road, avec la Morning Star Gallery, galerie d'art indien.

● **Se loger:** Célèbre hôtel La Fonda près de la plaza. Nombreux motels sur Carrillos Blvd.



# Arizona

## Sur les traces des pionniers héroïques

*Le paradis des westerns, du shérif héroïque aux attaques de diligence. La 66 y tient son rôle.*

Un ranch n'est jamais bâti... à cheval ou en 4x4 ! L'Ouest reste l'Ouest, grandiose et escarpé. D'où cet alignement de boîtes aux lettres, en bordure de la Route 66, pour éviter au facteur d'interminables détours, de canyon en meseta, à travers les Black Mountains.





Pratique



**Painted Desert et Petrified Forest**

10 miles depuis la frontière de l'Etat

En arrivant par l'est, on visite le Painted Desert et ses étendues de roches volcaniques... La Petrified Forest est un musée minéral en plein air, avec ses troncs d'arbres transformés en agathe ou en cornaline.

**Holbrook 30 miles**

Motels, restaurants et le Rainbow Rock Shop.

**Joseph City 45 miles**

Ancien comptoir mormon. Le Jack Rabbit Trading Post, ouvert sans interruption.

**Meteor Crater 80 miles**

Un «trou» de 4,5 kilomètres de circonférence et 200 mètres de profondeur, creusé par une météorite voilà cinquante mille ans.

**Flagstaff 125 miles**

La porte du Grand Canyon et de Monument Valley. Le centre-ville possède plusieurs bâtiments dignes d'intérêt, dont le dépôt du Santa Fe Railroad, construit en 1926 dans le style Renaissance Tudor. Le Lowell Observatory, fondé en 1894, est un centre d'études astronomiques renommé. C'est une ville de musique et de cafés.

● **Visitor Center** : 101 W Santa Fe Ave. ; tél. : (520) 774 9541.

**Bellemont 135 miles**

Ville la plus haute du continent nord-américain, à 2 400 mètres d'altitude.

**Williams 160 miles**

Rendez-vous des montagnards. Siège du «Route 66 Magazine», dirigé par Paul Taylor. On peut dormir dans un ancien bordel ; **Reg Garter** ; tél. : (520) 635 1484.



Toujours prompt de la gachetta Gary Reeder et sa femme Juan Delgado fabriquent quatre mille pistolets de luxe par an dans leur atelier.

Les colons n'ont toujours pas désarmé

**A** 1 000 kilomètres du Pacifique, des hautes montagnes se dressent au milieu du vaste désert. Sur l'autoroute, des camions roulent, scarabées affolés. Plus loin, circule un troupeau d'éléphants : l'un des quatre-vingts convois quotidiens du Santa Fe Railway. Sur le vieux pont enjambant un petit canyon, le siècle est en rade. On entend les orgues du silence. Route coupée. Les cannettes de bière rouillées sur le bus-côté (années 1940 ?) ne sont pas moins chargées d'histoire que les ruines de nos châteaux. Ce n'est pas le temps qui leur donne cette densité de témoins, mais l'espace, accoucheur de l'oubli. Le

Painted Desert, la Petrified Forest et le Meteor Crater avaient fait de Holbrook une halte incontournable. Ces merveilles restent au firmament des étrangetés de la nature, mais Holbrook, comme la plupart des villes avant Flagstaff, s'éteint lentement. Cette dernière, en revanche, est en plein essor. Sa population (60 000 habitants) a doublé en dix ans. La capitale non officielle de l'Arizona attire des gens qui s'y trouvent bien : Texans à la recherche de lieux cléments, Californiens fuyant la criminalité, hippies ou vétérans du Vietnam qui ne savent plus où aller. L'influence indienne est forte, mais moins affectée qu'à Santa Fe. Pour l'animation, les étudiants assurent : cafés végétariens, clubs de musique, librairies, boutiques New Age, concerts sur le campus de l'université. Dans les bars, spectacles de vrais cow-boys et de fausses cow-girls aux corps aérobie. Le climat est ensoleillé et sec.

Dans son atelier de la Route 66 où il fabrique des meubles, Robert peut dire désarmé : «C'est votre réponse à ce qui arrive qui importe, pas la chose elle-même.» Cet ancien des Forces spéciales au Vietnam ne parlait jamais de ses souvenirs cauchemardesques avant que la guerre du Golfe ne les réveille. Depuis, il s'est soigné et il aide à son tour les vétérans de la ville. On en croise dans les rues. Certains ont

Entre canyons et sierras : 530 kilomètres d'une «chevauchée» fantastique dans des perspectives sublimes, et sous un soleil de plomb.



Le Meteor Crater, ouvert voilà cinquante mille ans par une météorite, donne la démesure du paysage.



Ces guimbarde rouillées, traînant dans le désert, datent de la ruée des migrants, dans les années trente.



Des vétérans du Vietnam, quelquefois clochardisés, tentent d'oublier le conflit près de Flagstaff.



Ici, on rase pour 7 dollars : Angel Delgado tient échoppe depuis plus de trente ans à Seligman, sur la 66.

construit des cabanes dans les montagnes, d'autres se sont clochardisés. Tous fuient le contact et surtout l'appareil photo.

Robert nous conseille d'aller visiter le Pistol Parlor où Gary Reeder et sa femme Colleen fabriquent chaque année quatre mille pistolets de luxe vendus dans le monde entier. Gary est affirmatif : «Quand tout le monde est armé, la paix est garantie. Les villes qui ont la politique anti-armes la plus sévère, New York, Los Angeles ou Washington, sont les plus violentes.» En Arizona, on a un fusil à 18 ans, un revolver à 21. On achète autant d'armes qu'on veut. C'est réglé en dix minutes : le permis de conduire (l'équivalent de notre carte d'identité) et la carte de sécurité sociale suffisent. Un central d'ordinateur, à Phoenix, crache votre casier criminel. Mais Gary ne vend pas les «Saturday Night Special», ces petits calibres à 40 dollars qui permettent aux gangs de s'entre-tuer. Au Pistol Parlor, on vend du matériel noble.

Nous avons aimé Flagstaff. Nous apprécions sa petite voisine, Williams, dernière ville de la 66 à être contournée par l'autoroute en 1984. «On ne peut pas dire qu'on n'était pas prévenus, se souvient John. Il a fallu retrousser ses manches. Notre downtown était authentique. Nous l'avons rénové en dix ans. Non sans mal : une partie de la population voulait construire du faux. Il faut rester dans le jeu, sinon on perd.» John est propriétaire d'un ancien bordel transformé en un «bed and breakfast» très prisé. Des photos datant de 1934 montrent «Madame», le pistolet sur la hanche. Le premier propriétaire, un Allemand, fit fortune en créant en 1897 un saloon doublé d'une maison

de passe. Il louait le saloon à un Irlandais ; des Chinois tenaient un restaurant et une fumerie d'opium ; les dames occupaient huit chambres au premier étage. La raideur de l'escalier testait le degré d'ivresse du visiteur.

Soixante-dix kilomètres plus loin, Seligman chouchoute son décor d'abandon grâce aux frères Delgado, héros de la renaissance du highway. Juan tient une épicerie. Angel, qui est barbier, s'est fait interviewer cent cinquante fois par les médias internationaux. Il rase (pour 7 dollars) en riant et tient la vedette chez lui : c'est un sage. Un peu plus loin, à Hackberry, Bob Waldmire, autre figure des années soixante, vit au bord de la route dans un brio-à-brac intitulé «centre biorégional». Ce dessinateur érudit a créé une étonnante carte de la 66. «J'ai reçu vingt mille visiteurs en dix ans, se plaint Bob. Moi qui voulais vivre en solitaire.»

Le tronçon de la Route 66 entre Seligman et Kingman est l'un des plus étonnants du voyage ; collines couvertes d'arbustes, mesas spectaculaires, perspectives sublimes. Le Colorado sort en majesté de son canyon. La ligne droite qui mène à Kingman est exagérément droite. Dans la nuit, la ville brille 50 kilomètres avant qu'on l'atteigne. Plaine poudreuse, gorges étroites, crocs des Black Mountains : la route tortueuse nous mène à la Sitgreaves Pass et à plus de désolation. Oatman abritait la plus grosse mine d'or de l'Arizona. C'est terminé. Une petite foule dominicale regarde des locaux mimer un duel absurde au pistolet. Les cow-boys passent le chapeau. Ambiance paumée. La route redescend. Le Colorado apparaît dans la plaine, très bleu au milieu des roseaux. ■

Pratique

**Seligman 208 miles**

Ici, habitent Juan et Angel Delgado qui cultivent la mémoire de la Route 66.

**Peach Springs 246 miles**

Ancien comptoir mormon. Une piste de 45 kilomètres mène à la partie inférieure du Grand Canyon.

**Hackberry 270 miles**

Old Route 66 Visitor Center de Bob Waldmire.

**Kingman 300 miles**

Dernière étape des pionniers avant la traversée des Black Mountains. Vestiges d'une base d'entraînement durant la Seconde Guerre mondiale. Possibilité d'aider à Laughlin, la cité des jeux de hasard, qui prétend au titre de «petit Las Vegas».

**Ed's Camp/ Gold Road/ Oatman 324-332 miles**

Tronçon désolé de la 66. Mines d'or. Descente vers le Colorado et Golden Shore, face à la Californie.



Un règlement de comptes folklorique à Oatman.



Un pont de Londres a été déplacé, pierre par pierre, près du lac Havasu.

● **Special Monument Valley** : Au départ de Flagstaff, prévoir trois ou quatre heures de route vers ce site géologique d'une beauté unique. A 30 kilomètres au nord, un vieux ranch mormon en plein désert : **Valley of the Gods B & B** (Lee Ranch), Mexican Hat ; tél. : (970) 749 11 64.



# Californie

## Ultime étape dans l'eldorado du Pacifique

*L'expérience du désert, la soif et la chaleur, avant de toucher au but : la démesure de Hollywood et les plages de Santa Monica.*



Un ingénieur en vacances, Lenny Queen, pédale allègrement en plein désert Mojave. Parti de Stanton, en Californie, après avoir bricolé son vélo pour lui donner une fausse allure de Harley Davidson, il prétend atteindre Boston dans les meilleurs délais.

Pratique

**Needles 0 mile depuis la frontière de l'Etat**

La ville tire son nom de la chaîne des aiguilles rocheuses qui se dresse au sud, dans les Black Mountains. Centre commercial et importante gare de triage, liés à l'exploitation des nombreuses mines voisines. Bientôt commence le désert Mojave, ancienne mer qui forme une zone de transition entre le désert du Sonora et la partie supérieure du Basin Ranges, dont les montagnes et les vallées s'étendent jusqu'au Mexique.

**Goffs/Essex/Chambless/Cadiz 27-63 miles**

La 66 est souvent signalée ici comme la National Trail Highway. Lignes droites dans le désert parsemé d'une végétation aride. A Cadiz, des centaines de voyageurs ont inscrit leur nom sur un talus, en formant les lettres avec des pierres. Certains messages datent des années 1930.

**Amboy 70 miles**

Le premier et quasiment unique restaurant du désert, le Roy's, ouvert en 1933, jadis très animé.

**Bagdad 88 miles**

Rien. Le film «Bagdad Cafe» a été tourné à 60 miles.

**Ludlow 109 miles**

Ruines et chiens sauvages.

**Newberry Springs 142 miles**

Enfin le «Bagdad Cafe» ! Tenu par Andrea Pruett, ex-professeur d'art dramatique à Los Angeles. A l'entrée, un cimetière de vieux minibus VW : «Chez Willie», qui a travaillé dans le cinéma.

**Daggett 154 miles**

Fin de la Vallée de la Mort. A proximité, le Solar Plant, deux impressionnantes usines solaires, uniques en leur genre, qui ne se visitent pas. La Route 66 traverse une base militaire



**En hommage à Will Rogers**  
Une plaque à la fin de la Route 66, à Santa Monica, est dédiée au célèbre comédien Will Rogers.

**N**eedles, première oasis urbaine de la Californie, est la ville la plus chaude des Etats-Unis. Il y fait couramment 55 °C en été. Elle compte une vingtaine de motels bordés par d'inconfortables piscines. L'air conditionné y fonctionne en permanence et la chaleur est telle qu'à 40 °C, on vous dit qu'il fait frais. D'embellie le quadrillage de rues avec leurs sentinelles de palmiers évoque la Californie, construite partout sur le même modèle. Needles fut créé en 1883, non loin du Colorado, quand la ligne de l'Atlantic et du Pacific Railroad rejoignit celle du Santa Fe. Depuis 1849, des bateaux à vapeur remontaient le fleuve de son embouchure, dans le golfe de Californie, jusqu'au seuil du Grand Canyon. Aujourd'hui, le fleuve est vide, domestiqué. Les os des

pionniers des ruées vers l'or n'ont pas enrichi d'un carat la poudre ingrate du désert. A Needles, les amateurs de pistes ravinées pourront emprunter la Mojave Road, ancien sentier indien qui conduisait aux tribus côtières, quand la jeune Los Angeles était un campement si violent que les renégats et les tricheurs professionnels tremblaient de s'y aventurer : on comptait alors cinq meurtres pour cent habitants, mille fois la violence actuelle.

Ici commence le désert Mojave où le général Patton entraîna ses troupes avant la campagne de Libye. Avec armes et bagages, les hommes devaient pouvoir courir 1 mile (1,6 kilomètre) en dix minutes. Le général insistait pour que la ration d'eau des malheureux n'exécède pas 1 litre par jour, quand les Israéliens estiment que 7 litres sont le minimum dans ces conditions d'aridité. Un peu plus tôt, en 1936, pas moins de seize check points illégaux filtraient l'entrée des «Okies» en Californie. Ceux qui n'avaient pas d'argent – les milices californiennes exigeaient 100 dollars – étaient renvoyés ou assassinés. D'autres, les plus pauvres, sont partis se suicider dans le désert.

Sur 250 kilomètres d'un terrain noir franchement hostile, nous croisons de gros ranchs isolés derrière leur petite oasis (signe d'eau), des campe-



**Caméras à Santa Monica**

Une équipe de télévision filme un épisode d'une des innombrables séries télévisées qui font la réputation hollywoodienne de Los Angeles. La Route 66 s'arrête ici, à l'angle d'Ocean Avenue et du Santa Monica Boulevard.

son de l'ambiance du Mojave. Un peu plus loin, nous dépassons Bagdad, rayé de la carte. Entre juillet 1912 et octobre 1914, ce lieu, l'un des plus secs du pays, connut sept cent soixante-sept journées consécutives sans une averse. Boom de l'or au début du siècle, fermeture des mines, en 1940 : la population est passée de six cents à vingt habitants. Le Bagdad Cafe a survécu jusqu'en 1968, avant d'être détruit par des vandales. En 1985, Percy Adlon, le metteur en scène du célèbre film, partit à la recherche de ce lieu au nom énigmatique. Un autre café, le Sidewinter, à Newsberry, 75 kilomètres plus à l'ouest, fit l'affaire. La brûlure du stérile Mojave réserve parfois des miracles. C'est

**Dernier épisode du feuilleton de la Route 66**



Poussière et canicule pour 500 kilomètres à travers le désert, jusqu'à la côte du Pacifique.

ainsi que nous croisons notre second cycliste sur une longue ligne droite peuplée de mirages. Parti la veille, et en route vers Boston, 4 000 kilomètres à l'est, il est pressé de dépasser l'enfer. Il n'a pas l'air trop en forme. Et à Newsberry, comme nous entrons au Bagdad Cafe, nous faisons une rencontre que le film culte n'aurait sans doute pas reniée. Sur la banquette rouge, elle est jolie comme une reinette ; il a le regard bleu des cow-boys du cinéma. Il l'enlace tendrement, elle l'adore du regard. Papy et mamy se sont mariés hier. Ils ont tous les deux 78 ans.

Deux heures plus tard, à Barstow, dix voitures de police encerclent le Mc Donald que nous voulions visiter. Une petite fille vient d'être tuée, un policier a abattu le meurtrier. Réveil brutal après des semaines de vagabondage le long d'une route où on ne ferme pas sa porte à clef. A Victorville, 100 kilomètres plus bas, la vallée se resserre, la banlieue se précise, la route est éventrée par le soc de l'Interstate. Encore quelques

**Le bonheur au Bagdad Cafe**

Cyde et Virginia Marshall, 78 ans chacun, manés trois jours plus tôt, passent leur lune de miel à Newberry Springs. Un lieu consacré par le célèbre film, «Bagdad Cafe».



ments de trailers gardés par des hordes de chiens agressifs, des ruines de stations-service, des carcasses de camionnettes brûlées par le soleil. La route grimpe lentement à 580 mètres (à Ludlow) et la clim est à fond. Jadis, il fallait le maximum d'eau dans des outres, des bidons. L'air est si chaud que l'évaporation de la moindre goutte crée un souffle frais. Arrêt dans un café à Amboy. Dans les années cinquante, deux cents employés y travaillaient jour et nuit. On louait des chambres, on ouvrait un restaurant. Désormais, pour servir les touristes, un Mexicain renfrogné est au diap-

aux tronçons de vieille dame, puis nous arrivons par un crépuscule bleu dans San Bernardino dont l'entrée est aussi glauque que Cicero, à la sortie de Chicago. La boucle est bouclée... San Bernardino, où naguère Hollywood venait assister aux premières de ses films, a sombré. Nous sommes entrés dans l'Inland Territory : record américain des meurtres à l'arme à feu, motels louches, ruinés, voitures bourrées de gangs chaloupant comme des requins. Violence électrique. Nous avons quitté l'Amérique, nous sommes en Californie. C'est la fin d'une illusion nommée Route 66...

Pratique

que l'on peut en principe emprunter. Au nord-ouest, la ville-fantôme de Calico et les spectres de la ruée vers l'or : train de mineurs et déjeuneur rustique d'un plat de hancots rouges.

**Barstow 164 miles**

Une ville étape en pleine expansion, au seuil de la Californie. Le Mojave Museum explique le désert, tandis qu'un centre d'informations fournit les moyens de s'y débrouiller.

**Victorville 202 miles**

Grosse communauté urbaine à dominante mexicaine. La route se perd en descendant vers la San Bernardino Valley. De plus en plus d'autoroutes. C'est, virtuellement, la fin de la Route 66. On pénètre dans les banlieues infinies. Apparition du smog, le ruage de pollution.



**Les tips du San Bernardino Motel, à San Bernardino.**

**San Bernardino**

**240 miles**

Fondée par les mormons en 1851, au centre d'une région agricole réputée pour ses vins et ses fruits. Nous ne recommandons pas cette étape. La Route 66 traverse désormais des localités au charme contestable : au total, cent trente agglomérations jusqu'à Los Angeles et la plage de Santa Monica. La 66 s'appelle successivement Foothill Blvd, Huntington Blvd, Colorado Blvd, Figueroa Blvd, Sunset Blvd et Santa Monica Blvd. Conduire dans LA est une autre aventure.

**Santa Monica 310 miles**

Le bout du bout et l'océan Pacifique qui borde l'Ouest américain sur 1 500 kilomètres de long. Dernière arrêt à Palisades Park, pour la plaque commémorative dédiée à Will Rogers.

**La Route 66 Histoire**

# La légende de la route est née avec les temps modernes

**1869** : première liaison transcontinentale par le train. En empruntant les pistes, le voyage peut durer un an.  
**1893** : Henry Ford fabrique ses premières automobiles.  
**1890-1900** : enquête du département de l'Agriculture sur le réseau routier américain, les besoins et les attentes du public.  
**1903** : première traversée du pays en voiture. Et premières réflexions sur la nécessité de posséder de bonnes routes : l'automobile rapprochera les fermiers des centres-villes, permettra aux enfants d'aller à l'école, au médecin de se déplacer, etc.

**1903** : ouverture de la première station-service à Seattle (Etat de Washington).  
**1909** : 2 kilomètres de route sont cimentés à Detroit. Henry Ford produit son célèbre modèle T. L'ingénierie routière est inscrite au programme des grandes universités.  
**1912** : le futur «père» de la 66, Cyrus Avery, lance l'idée d'une route qui traversera sa ville, Tulsa. Les fermiers sont payés par l'Etat de l'Oklahoma pour entretenir les tronçons de route qui traversent ou qui longent leurs terres.  
**1913** : Carl Fisher, créateur du circuit de course d'Indianapolis, rêve d'une route entre New York et San Francisco, la Lincoln Highway. Quelques kilomètres sont pavés, mais elle ne sera achevée qu'en 1923. Un peu partout, des centaines d'associations se créent pour améliorer les voies. L'Oklahoma compte 230 kilomètres de pistes en terre battue régulièrement entretenues.

**1914** : naissance de l'American Association of State Highways qui définit l'énormité des enjeux, transports automobiles et construction des chaussées.  
**1915** : le Congrès déclare que le financement des routes locales est constitutionnel.  
**1916** : le Federal Aid Road Act, signé par le président Wilson, jette les bases d'une politique nationale des transports. Chaque Etat



Le Munger Moss Motel (Missouri), autrefois très connu, subit la concurrence des nouveaux motels. Son propriétaire montre des photos datant de sa splendeur.

détermine ses besoins et participe à la construction des chaussées sur une base paritaire : 1 dollar à la charge de l'Etat pour 1 dollar à celle du gouvernement fédéral. Toute route qui permet d'acheminer du courrier bénéficie du soutien fédéral.  
**1917** : trois cent mille camions circulent sur le territoire américain.  
**1920** : sur 4 600 000 kilomètres de pistes, 40 000 sont d'ores et déjà accessibles en voiture. L'Arizona possède même une piste construite en planches de bois.

**1921** : le Congrès décrète que les pistes – les trails – devront offrir un schéma cohérent pour devenir des «highways». C'est l'acte de naissance du réseau routier fédéral. Cyd Avery est nommé président de l'Associated Highway Association of America (qui regroupe quarante-deux associations nationales). Apparition des premiers fast-food.  
**1924** : le pouvoir fédéral vote la création d'un réseau de 120 000 kilomètres de routes. Les «transcontinentales» seront numérotées (chiffres pairs d'est en ouest, impairs du

nord au sud) et la signalisation uniformisée.  
**1925** : Cyd Avery impose le tracé original de la Route 66. Los Angeles compte une voiture pour trois habitants.  
**1926** : naissance officielle de la Route 66. Les panneaux publicitaires, drive-through (restauration au volant) et tourist-courts (ancêtres des motels) se développent. Les compagnies pétrolières éditent des cartes et publient régulièrement des informations sur l'état d'avancement des travaux. Henry Ford baisse le coût de production de ses voitures.  
**1927** : Avery baptise la Route 66 «the Main Street of America», la voie royale de l'Amérique. Ce nom apparaîtra pendant un demi-siècle sur les cartes, brochures, cartes postales et guides de voyage.  
**1929** : dans l'Illinois et dans le Kansas, la 66 est entièrement bétonnée ; elle l'est aux deux tiers dans le Missouri, au quart dans l'Oklahoma. Entre le Texas et la Californie, 100 kilomètres sont construits en dur (sur 2 000 kilomètres). Le prix des travaux, les handicaps technologiques, l'énormité des distances expliquent les retards. La construction progresse en fonction des possibilités locales et de l'expérience acquise. La Route 66 est standardisée. Elle est à deux voies, larges chacune de 2,80 mètres. Début de l'exode des fermiers du Middle West.  
**1930** : 3 % des routes américaines sont en dur (bitume, ciment ou briques). Le gouvernement fédéral injecte de plus en plus d'argent dans leur construction pour créer des emplois. Trente millions d'Américains utilisent les lignes de bus. Les stations-service proposent des toilettes.  
**1931** : l'Oklahoma est relié au Texas. ▶



Les motels sont d'un emploi facile : il suffit de laisser l'empreinte d'une carte de crédit.

**Pratique** Un long voyage qu'il vaut mieux préparer soigneusement avant de partir

**Conseils pour préparer son voyage**

- La voie royale pour «faire» la Route 66 est naturellement d'est en ouest.
- Notez que 1 mile égale 1 609 mètres.
- La meilleure saison va d'avril à septembre. Attention aux tornades, au printemps, en Oklahoma.
- La vitesse est limitée : 80 ou 90 kilomètres à l'heure. La précipitation n'est pas de mise.
- Il faut au minimum dix jours pour parcourir les 3 500 kilomètres qui relient Chicago à Los Angeles. Deux semaines sont plus confortables. Trois semaines permettent de faire des «escapades». A chacun son rythme.

Dans tous les cas, on va du point A au point B : c'est un vrai voyage ! Confort, gens et paysages sont au rendez-vous.  
 ● Les aéroports internationaux sont situés à Chicago et Los Angeles. Les principales dessertes intérieures passent par Saint Louis (Missouri), Oklahoma City (Oklahoma) et Phoenix (Arizona). Tulsa (Oklahoma), Albuquerque (Nouveau-Mexique) et Amarillo (Texas) possèdent également un aéroport.  
 ● Il est toujours possible, même si c'est dommage, d'emprunter l'autoroute pour briser quelques étapes. On peut ainsi traverser l'Illinois ou le Texas en une journée et sauver du temps pour flâner ailleurs.



La 66 conserve parfois sa numérotation d'origine.

**Comment choisir une portion de route ?**

- De nombreux voyageurs font l'itinéraire Los Angeles-Arizona. Mais cette partie urbaine de la Route 66 est longue, compliquée et peu intéressante : la route ne s'apprécie vraiment qu'à partir de Barstow.
- Aux amateurs de circuits inédits, nous

conseillons la portion Missouri-Oklahoma-Texas, moins tounstique.  
 ● Aux amateurs de paysages grandioses, nous recommandons le Nouveau-Mexique et l'Arizona.  
 ● Parmi nos tronçons favoris : Saint Louis-Springfield (Missouri) ; Tulsa-Clinton (Oklahoma) ; Amarillo (Texas)-Tucuman (Nouveau-Mexique) ; Albuquerque (Nouveau-Mexique)-Flagstaff (Arizona)-Needles-Barstow (Californie).  
 ● Suivre la Route 66 est un véritable jeu de piste, tantôt recouverte par l'autoroute, tantôt dédoublée en plusieurs versions. Une signalisation rudimentaire permet de se repérer, mais des cartes et des

guides sont essentiels pour ne pas s'égarer. On trouve ces indispensables supports au voyage dans la plupart des boutiques et des librairies ouvertes le long de la Route 66 ou en s'adressant à l'Association française de la Route 66, qui vend quelques guides : 88, rue du Château 92600 Asnières ; fax : 01 47 90 46 36.  
 ● Une bonne carte routière des différents Etats traversés est impérative. En Amérique, ces cartes sont en général gratuites et mises à la disposition dans les stations-service et les offices du tourisme. Mais la Route 66 n'est pas nécessairement indiquée puisqu'elle n'existe plus officiellement.



**Informations pratiques**

- **Louer une voiture** : le prévoir dès le départ, avec l'achat du billet d'avion. Attention aux assurances complémentaires qui font grimper le prix de la location.
- **Essence** : il existe de nombreuses stations-service.
- **Hébergement** : abondant, propre et bon marché, avec des prix souvent affichés (30 à 35 dollars, environ 200 francs la chambre double). On trouve des motels à l'entrée ou à la sortie de chaque petite ville. Choisissez des motels datant de l'époque

héroïque : ils sont meilleur marché et possèdent souvent la patine et le charme des choses qui ont vécu. En règle générale, vous devez présenter une carte de crédit à la réception et laisser son empreinte signée avant d'obtenir la clé de la chambre. Vous garez votre voiture devant la porte. On vous donne la facture en partant.  
 ● **Se restaurer** : n'espérez pas faire de la gastronomie dans les petites villes. Les restaurants sont ouverts toute la journée (fermeture vers 22 h), et les repas bon marché (de 10 à 12 dollars, entre 50 et 60 francs). N'oubliez pas le service (10 % de la facture, taxes locales incluses). Goûtez la viande au Texas et la cuisine mexicaine au Nouveau-Mexique.



## La Route 66 Histoire



► **1932** : les Jeux olympiques de Los Angeles attirent les touristes sur la Route 66.  
**1934** : en Californie, la 66 est achevée entre Needles et l'océan Pacifique à travers le désert Mojave. Début des études gouvernementales pour financer un futur système autoroutier à l'époque où l'Allemagne lance ses «Autobahns».  
**1935** : le Dust Bowl ravage le Middle West. La Route 66 devient la route des «Raisins de la colère».  
**1937** : la 66 est achevée au Texas et au Nouveau-Mexique.  
**1938** : la 66 est définitivement achevée sur l'ensemble du trajet.  
**1942** : entrée en guerre des Etats-Unis. La production d'automobiles est arrêtée, l'essence rationnée, les transports limités. Le gouvernement fédéral investit 40 milliards de dollars pour des camps d'entraînement, des bases militaires et des usines d'armement à l'Ouest. Nouvel exode de main-d'œuvre et convois militaires vers l'Est. La Route 66 devient stratégique.



La circulation sur la 66 est pleine d'embûches. Son revêtement peut être creusé de nids-de-poule. Certaines portions, ici au Nouveau-Mexique, n'ont jamais été goudronnées.



Les stations-service se sont multipliées depuis la création de la Route 66, en 1926.

**1944** : le Federal Aid Highway Act décide la construction de 64 000 kilomètres d'autoroutes. Les Etats améliorent leurs principales voies de communication. Il est question de transformer la 66 en route à quatre voies et d'en faire un circuit touristique.  
**1945** : apparition des motels avec air conditionné, piscine et eau chaude.  
**1946-1948** : huit millions d'Américains émigrent vers l'Ouest, dont la moitié en Californie. Bobby Troup et sa femme Cynthia composent les paroles de la chanson «Get your Kicks on Route 66» dont Nat King Cole fait immédiatement un succès. La 66 est la faite de sa gloire.  
**1954** : le gouvernement fédéral décide de financer à 90 % la construction des autoroutes. Le projet prévoit que le réseau autorou-

tier sera achevé en 1972 et coûtera 26 milliards de dollars. Il sera achevé en 1990 et aura coûté 275 milliards de dollars.  
**1955** : Jack Kerouac publie «Sur la route».  
**1956** : la construction des autoroutes commence. La 66 perd de son importance.  
**1960** : CBS produit le célèbre feuilleton «Route 66».  
**1961** : les Etats-Unis comptent soixante et un mille motels et cinq mille drive-in (cinémas en plein air où l'on reste en voiture).  
**11 janvier 1977** : les panneaux de la Route 66 sont retirés dans l'Illinois.  
**2 juin 1980** : Williams (Arizona) est la dernière localité sur la 66 à être contournée par l'autoroute, devant la presse et la télévision. Naissance des premières associations de défense d'une route désormais mythique.



## Pratique



Une série de guides détaillés, en anglais.

### Lectures conseillées

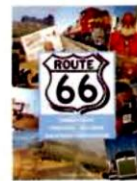
**Cartes et guides**  
 ● «Route 66 Traveler's Guide», de Tom Snyder (St. Martin's Griffin, New York) : cartes de l'époque, tracés des autoroutes, recommandations. Indispensable.

● «Here it is !», de Jim Ross et Jerry McClanahan (Ghost Town Press). Un jeu de sept cartes illustrées, précises : le parcours de la route, les points d'intérêt, les autoroutes. Très utile.  
 ● «Map of Old Route 66», de Bob Waldmire : inventive et originale (prévoir une loupe !), encyclopédique, géographique, historique. Vue à vol d'oiseau des villes traversées et des lieux intéressants.

● «L'Amérique au jour le jour», de Simone de Beauvoir (Gallimard-Plus).  
**Ouvrages spécialisés**  
 Les ouvrages suivants mériteraient d'être traduits en français.  
 ● «Route 66, The Mother Road», de Michael Wallis (St. Martin's Press). Illustré (photos, posters) et un joli texte d'écrivain sur l'histoire et les gens.  
 ● «Route 66, The Highway and its People», par Susan Croce Kelly (University of Oklahoma Press) : historique, sociologique. Le plus fouillé. Photos en noir et blanc.

● «La Route 66 en Harley-Davidson», d'Albert Saïadine et Pascal Szymezak (Ed. Solar).  
 ● «Route 66, The Highway and its People», par Susan Croce Kelly (University of Oklahoma Press) : historique, sociologique. Le plus fouillé. Photos en noir et blanc.

Deux motards en goguette pour découvrir l'Amérique profonde au gré des prouesses de leurs engins. De belles photos.



● «Route 66», de Jean-Luc Moreau et Philippe Fauconnier. Photos de Patrick Sautet et Serge Labrunie (Ed. Barthélemy/M6 Turbo). La route plus pépère : une remontée à travers le temps.