

Paola Rise

Croisière en eaux troubles

Helena

Ce livre a été publié sur www.bookelis.com

ISBN : 979-10-227-7532-8

© Paola Rise

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction, intégrale ou partielle réservés pour tous pays.
L'auteur est seul propriétaire des droits et responsable du contenu de ce livre.

PREFACE.

L'appel de l'aventure, la beauté, l'enjeu, l'intrigue, la saveur...

Autant de mots que de qualificatifs pour désigner ce qui va advenir de la belle Helena ; autant de signes, de ruses, de vérités indissolubles pour vous garantir le frisson d'une vie de débauche et de soirées orchestrées, au fil de l'eau, au fil du temps, sur ces bateaux à roue à aubes.

Fleuve mythique, s'il en est. Peut-être même mystique... ?

Voici l'histoire socio-économique de cette région :

Au départ, ce sont des autochtones qui vivent là ; des Amérindiens du XVI^e siècle, dont les *Muskogees* (Muskogéens) installés à proximité du Mississippi et de l'Atlantique.

De même, des Appalaches jusqu'à la Floride, voyagent les Creeks, les Cherokees, les Choctaws, les Chickasaws, les Séminoles. Suivent les explorations et colonisations espagnoles de Ponce de Leon (en 1513).

Puis celles des Français Jean Ribault (en 1562) et de MM. Louis Jolliet et Jacques Marquette (en 1673), qui aboutiront à la fondation de la Louisiane française. Sans oublier la colonisation anglaise (13 colonies) du Canada jusqu'à la Géorgie entre 1607 et 1732 ; celle des Hollandais, plus au nord-est du fleuve en 1624, avec La Nouvelle-Amsterdam – aujourd'hui New York, et celle des Suédois (petite colonie du Delaware fondée en 1638, appelée la Nouvelle-Suède).

Toutes ces colonisations charrièrent leurs flots d'opprobre par l'importation d'esclaves noirs pour du travail forcé, ou involontaire de certains Indiens, afin de remplacer une main-d'œuvre européenne très défaillante. Puis il y eut l'émigration voulue de prisonniers ou de prostituées (parmi lesquelles figure celle qui inspirera le personnage de Manon Lescaut à l'abbé Prévost en 1731).

Pour autant, c'est en 1765 et avec l'arrivée des Acadiens (originaires des îles Canaries et de France) que l'élevage des bovins et la culture du blé, du maïs, du riz et du coton se développent.

Dès lors, des chemins naturels de transport (fleuves et rivières) et artificiels (routes et voies ferrées) furent nécessaires au commerce et à la communication intérieurs.

Le Mississippi fut, avant l'ère industrielle de la fin du XVIIIe siècle, le lien principal qui organisa le développement des « cultures » (sous toutes ses formes) et le regroupement de peuples hétéroclites du golfe du Mexique jusqu'aux confins du Minnesota.

Avec Helena, une jeune femme de trente-deux ans qui, par transposition sensorielle, va se retrouver quatre-vingts ans en arrière dans le corps et sous les traits d'une aïeule en la personne d'une splendide créature qui se prénomme Gillette (diminutif Gigi), vous entrez dans le monde magique des bateaux à aubes qui sillonnèrent le fleuve depuis 1811 et jusqu'à aujourd'hui avec l'American Queen.

Permettez-moi de vous souhaiter, dès à présent, un bon voyage dans cette aventure imaginaire pleine de troublantes cocasseries, rencontres, bagatelles ; mais aussi faite de surprises pleines de rebondissements qui s'imbriquent, les unes après les autres, pour former une modeste énigme hitchcockienne...

SOMMAIRE.

Préface :	05.
Prologue :	09.
Saint-Louis :	19.
Début de la croisière :	41.
Memphis :	83.
Où suis-je ?	115.
Une autre croisière :	129.
Lamproie à la bordelaise :	183.
Une autre croisière (suite) :	185.
Bâton-Rouge :	305.
Dernière étape :	389.
Épilogue :	443.

PROLOGUE.

Le Mississippi en 2008...

Nous sommes le dimanche 27 juillet.

Je viens d'atterrir à l'aéroport Lambert-Saint-Louis dans le Missouri.

Sur le tarmac, le temps est chaud (33,2 ° Celsius), lourd, très lourd et... très humide.

En vacances pour quinze jours, j'ai choisi de faire une agréable croisière sur le Delta Queen [1], l'un des rares et ultimes bateaux à aubes qui sillonnent encore, mais pas pour longtemps, le presque mythique fleuve Mississippi¹.

[1]. Construit en 1926, le Delta Queen mesure 86,9 m de long pour 17,7 m de large. Il pèse 1 676 T et a une capacité de 200 personnes. Seul bateau à roue à aubes à transiter par le canal de Panama, il connut ses heures de gloire dans le milieu du XXe siècle en recevant à son bord trois présidents américains, une princesse, ainsi que les plus grands dirigeants de la planète.

Partie de Roissy l'avant-veille, j'ai transité par New York.

Là, après avoir rendu une petite visite de courtoisie à mon vieil oncle Octavio, frère aîné de ma mère P... et descendant d'immigrés irlandais et italiens du milieu du XIXe siècle, je me suis rendue chez mon ancien camarade d'université, Marc.

¹ Le Mississippi est un fleuve des États-Unis. Les Algonquins le nommaient *Misi Sipi* ; ce qui signifiait « Grand fleuve ». Le Mississippi est le quatrième fleuve de l'Amérique par sa taille. Il mesure 3 800 km de long. Il prend sa source dans le Minnesota et se jette dans le golfe du Mexique. Il reçoit 42 % de toutes les eaux du territoire américain. Des crues dévastatrices se sont souvent produites entre le Missouri et le golfe du Mexique. Aujourd'hui, des digues « protègent » les plaines environnantes des inondations.

Je souhaitais l'inviter à venir partager ma croisière sur le fleuve Mississippi, entre Saint-Louis et La Nouvelle-Orléans...

Le taxi me dépose devant l'entrée d'un immeuble cosu de la 42^e, situé à « deux pas » (300 m), les pas sont démesurés à New York, de *Grand Central Station* et au pied de la *colline de Murray* (60 m).

Me voilà prête à appuyer sur le bouton de l'interphone du sieur R..., lorsqu'une voix anglaise à l'accent encore francisé se fait entendre, dont la résonance me dit quelque chose :

- « Hello my beauty! Did you make a good journey?
- Bonjour Marc ! Tu as failli me faire sursauter, vieux griot. »

Le jeune homme sourit à ce qualificatif surprenant et vient me rejoindre sur le perron de l'immeuble...

La fougue des retrouvailles (la dernière remontait à huit ans) me fait soulever de terre par des bras puissants et... un baiser amical surprenant et compact me ferme la bouche, scellant passagèrement les lèvres carminées d'un rouge andalou qui s'apprêtaient à faire de même.

Je crois bien que nous restâmes près de cinq minutes enlacés : les battements de mon cœur soulevant le fin chemisier de soie qui ne cachait presque rien de ma poitrine rondelette et de ses mamelons altiers.

Marc me lâcha enfin. Il me prit les mains et, se reculant de quelques centimètres, me toisa de ses 188 de hauteur pour...

– « Dis donc ! Si je n'étais pas athée, je remercierais Dieu de t'avoir faite aussi belle, ma princesse. Tu étais déjà jolie, à l'université, mais là..., la femme qui est devant moi ferait pâlir d'envie les stars du cinéma américain, de Sharon Stone, en passant par Penélope Cruz... et jusqu'à la nouvelle coqueluche Scarlett Johansson.

- Flatteur ! »

Je retournai le compliment en lui faisant comprendre que de son côté, il n'avait pas trop changé et que la petite moustache qui ornait le dessous de son nez lui allait à ravir.

– « Tu trouves ! C'est tout ce que j'ai trouvé pour me vieillir un peu, par rapport à mes collègues-magistrats et à majorité quinquagénaire du cabinet W... & F... où j'exerce depuis... Par ma foi ! Déjà deux ans.

– C'est superbe ! Tu as réussi à t'intégrer professionnellement. Toi qui avais peur de quitter la France pour les États-Unis en 1997, voilà que tu es à présent avocat au célèbre barreau new-yorkais. Mais, au fait, dans quelle spécialité, Marc ?

- Dans la finance, les affaires commerciales et immobilières.
- Bien ! Je ne te ferai donc pas concurrence puisque, pour ma part, j'ai dévié vers le droit pénal et les affaires criminelles. »

Nous allions pénétrer dans le hall de l'immeuble lorsqu'un jeune couple, descendant d'un énième taxi jaune qui sillonnait la 42^e Rue [2], apparut au bas des marches. Le garçon interpella fortement Marc afin de couvrir le bruit que dégageait le flot continu de la circulation urbaine...

– « Marc ! Marc ! Attends-nous !

– Qui est-ce ? fais-je.

– John et Mary ! », me répondit-il ; tout en leur faisant signe de se dépêcher avant que la porte ne se referme.

Le couple monta quatre à quatre la douzaine de marches qui nous séparaient et se faufila par l'entrebâillement de la grande porte d'entrée à fermeture automatique où, essoufflés, ils récupérèrent de leur course en s'agrippant à nous.

– « Psitt, fait la jeune fille brune au décolleté plongeant et aux talons aiguille effilés à la limite de la rupture. Tu veux ma mort Marc ! Tu aurais pu retenir la porte...

– Est-ce que ça va, John ? demanda Marc au dandy en alpaga et aux cheveux rigidifiés par un gel d'enfer, ignorant volontairement la remarque de la jeune femme, lui souriant.

– Pour le meilleur et pour le pire Marc.

– Dans ce cas, montons mes amis. »

Nous lui emboîtâmes le pas et...

[2] La 42^e Rue.

Située au sud de Central Park sur l'île de Manhattan, cette artère est coincée par le Centre Rockefeller au nord et l'Empire State Building au sud ; la rivière Hudson à l'ouest et *East river* à « l'est » (manque patent d'imagination). Elle traverse les quartiers de Murray Hill, Midtown et Hell's Kitchen. Le siège de l'ONU se trouve à l'extrémité est de la rue.

La 42^e Rue est très connue, car c'est là que vous trouverez les articles électroniques à la « dernière tendance », les magasins de musique de « toutes les tendances », mais aussi les sex-shops et, le soir, une ambiance glauque à faire peur.

Il y a toujours de l'animation sur la 42^e Rue. Une foule dense s'y presse chaque matin et chaque soir, vers 17 heures. C'est en effet sur la 42^e que se trouvent les terminus des trains et des bus de banlieue.

La 42^e Rue donne sur le *Port authority bus terminal*, qui fut un temps une passerelle malfamée. Mais elle redevint le centre d'animation théâtrale et cinématographique que nous connaissons aujourd'hui. C'est là que se trouvent les attractions populaires comme *Madame Tussaud*, le musée *Repley's Believe It or Not*, ainsi que de nombreux cinémas.

D'ailleurs, dans les années 30, elle était réputée pour concentrer de nombreux cinémas et salles de spectacles.

Dans les années 70, la programmation cinématographique a viré aux films pornographiques, mais la plupart des salles de cinéma réservées à ce type de film ont disparu.

À la suite du renouveau de la ville, elle a retrouvé son animation avec la réouverture de prestigieux théâtres et de deux multiplexes, les *AMC Empire 25* et *Loews Cineplex E-Walk*. Deux ensembles qui se font face et qui sont devenus le cœur de l'exploitation cinématographique de New York. En revanche, c'est autour de *Times Square* que l'on trouve les deux dernières grandes salles uniques de la ville : les *Clearview Cinemas Ziegfeld* et les *Loews Astor P*.

Nous prîmes l'ascenseur de l'aile gauche, qui nous amena au 28^e étage, pour pénétrer, trois minutes plus tard, dans l'appartement au style new-look de Marc... De la décoration des murs, d'un rose clair à gris perle, du mobilier à l'électroménager plutôt sobre et restreint qui n'avait rien des années 50 (1950), cela penchait plus vers le style *fashion*. Du réfrigérateur bleu à la grande banquette beige du canapé en cuir posé sur une moquette noire où s'enflammaient deux tapis orange et ocre jaune, en passant par la table de salon en teck et ses six chaises assorties, pour finir par un home studio vidéo dernier cri et une literie inexistante, au premier abord, puisqu'elle est encastrée dans un coffre mural à ouverture télécommandée ; c'était « kitch » (surprenant).

– « Il est original ton havre de paix ! dis-je, après un rapide tour avec le propriétaire de ce trois pièces-cuisine à l'apparence fonctionnelle, aux larges baies vitrées donnant sur le même étage que l'immeuble d'en face, mais au mélange troublant des couleurs.

– Exact ! Il faut aimer, me fait Mary en partant dans un rire franc et soutenu à la limite du hoquet.

– Moque-toi, répond Marc. Bien contente de poser tes jolies fesses sur ce canapé dont, soit dit en passant, tu m'as aidé à choisir la forme, la texture et le coloris.

– C'est vrai ! J'étais présent ce jour-là. Et... tu n'as pas manqué de faire des figures de style en l'essayant dans le magasin où, sans mes connaissances médicales, le vendeur mourait d'apoplexie devant ta posture suggestive et cochonne, dit John ; me faisant un clin d'œil complice par la même occasion.

– De quelle posture veux-tu parler ? demandai-je au compagnon de la jeune et jolie Mary.

– Presque rien ! me répondit Marc. Mademoiselle était vêtue d'une jupe ultracourte, dont le relevé involontaire sur ses cuisses dénudées fit plonger le regard du pauvre garçon sur un mont de Vénus libertin, privé de petite culotte ou de tout autre enjoliveur artificiel et soyeux.

– Ah ! Donc, il n'y avait pas que le vendeur pour scruter l'originelle naissance du monde (pour faire référence au tableau de Courbet), l'un des plaisirs de la vie de la jolie Mary ! dis-je à Marc.

– Ma foi, j'avoue volontiers m'être fait prendre en flagrant délit, ricana mon ancien compagnon de l'École de la magistrature de Bordeaux. Me pardonnez-vous ou faut-il que je sois condamné pour voyeurisme aggravé, Maître ? »

Je ne lui répondais pas, me posant la question de savoir jusqu'où leur complicité, qui semblait acquise depuis longtemps, s'étendait...

J'eus la réponse un peu plus tard, dans la soirée, après que nous eûmes ripaillé dans un restaurant italien bondé, *La Giara*, au 501 *Third Avenue*, et au sortir du spectacle théâtral auquel ils me convièrent.

Nous revenons tous les quatre, bras dessus, bras dessous, à l'appartement de Marc : il est minuit quarante-cinq. Les rires de mes compagnons d'un soir fusent dans l'ascenseur et jusqu'à la porte de notre hôte. Mon avis : c'est que les murs sont bien isolés. Personne, dans les appartements mitoyens, ne manifeste le plus petit mécontentement.

Derrière les rideaux de voilage, et malgré la hauteur, les enseignes des lieux d'activité nocturne reflètent leurs lumières multicolores sur les vitres et les murs du studio de Marc...

Mary et John s'installent confortablement sur le canapé pendant que je me dirige vers la salle de bain pour me refaire une beauté, car le restaurant et la salle de spectacle, même climatisés, ont eu raison de mon léger fond de teint et, des rires hystériques aux pleurs nerveux, cela a fait couler mon rimmel² sur mes joues roses.

Je me mire. La glace me renvoie l'image d'une jeune femme rousse, âgée de trente-deux ans passés de trois mois. Derrière cette image, je reconnais les traits physiologiques d'une mère et d'un père qui ont su aussi me communiquer les valeurs fondamentales d'une vie familiale et sociétale adéquate, durant mon éducation primaire. Mais ils m'ont aussi donné comme nom de baptême Helena.

² Le Rimmel est un produit cosmétique, créé par Eugène Rimmel (1820-1887) en 1834, qui permet de surligner les yeux en colorant les cils, leur donnant plus de longueurs. C'était un parfumeur et un homme d'affaires français responsable de la fabrication et du marketing de certains produits de beauté.

Je pensai à eux... lorsque la voix de Marc se fit entendre...

– « Champagne pour tout le monde ? Il faut bien fêter cette visite impromptue, lança-t-il depuis le coin-cuisine.

– Non ! Pas pour moi. Je préfère un bon café, car la journée fut longue et, si tu ne veux pas que je m'éroule sur ta moquette dans les secondes qui suivent, il ressemblera à un *espresso* (expresso), *Barista* ! (Barman !) » répondis-je.

Je m'asseyais à l'autre extrémité de la confortable banquette en cuir et jetais un œil discret sur le couple qui s'enlaçait amoureusement : John, sans équivoque et autre forme de procès, avait entrepris la belle Mary ; il lui roulait un patin à vous couper le souffle et sa main droite baladeuse remontait lentement entre ses cuisses.

– « Ça va, mes cochons ! Vous pourriez vous retenir devant mon amie Helena.

– Laisse, Marc ! Je ne suis ni puritaine ni vierge, encore moins bonne sœur. Je crois qu'ils m'ont presque réveillée. Bien avant ton café que tu sembles avoir oublié d'ailleurs ; voyant qu'il revient du coin-repas avec seulement la bouteille et quatre coupes à champagne.

– Pas du tout Héla ! Il est lancé. Je te l'apporte dans une minute.

– Bien ! »

Je remarque qu'il vient d'employer le diminutif que quelques rares étudiants étaient autorisés à me donner à la faculté de droit, Héla.

Cela me fit plaisir qu'il s'en soit souvenu. Seuls les copains, les bons, et la famille me surnommaient ainsi. « J'en étais heureuse, car cela me faisait penser que l'on m'aimait... »

Marc verse le liquide pétillant dans trois coupes et... repart chercher la tasse de café. Il rit de bon cœur en se retournant. Surtout lorsqu'il aperçoit Mary qui glisse, du bord du canapé, pour s'allonger accidentellement sur la moquette, entraînant dans sa chute John.

– « Vois-tu, je ne serais pas la première à m'érouler ! » fais-je, partant moi aussi dans un rire franc et sans retenue.

Le couple s'active à présent sur les poils noirs...

Leur démarche reste ce qu'elle est, c'est-à-dire à la recherche du plaisir charnel. Je sens monter en moi la fièvre des samedis soir, ceux où, jeune fille, je ne m'en laissais pas conter sur la gaudriole et les affaires de sexe : ils m'émoustillent la surrénale ; ce qui fait descendre le plaisir le long de ma colonne vertébrale et..., lorsque Marc pose la tasse de café sur la table basse, mon regard est déjà un appel au secours qui, lui aussi, ne laisse aucune équivoque...

Il m'embrassa doucement, puis intensément...

Voilà ! Vous n'en saurez pas davantage pour cette nuit de turpitudes et de plaisirs... non démodés. En résumé : la nuit fut intéressante en perspectives, prospectives et échanges en tout genre ; mais courte, voire inexistante, en sommeil.

Le lendemain (il devait être entre douze et treize heures), je me trouvais au milieu de draps de soie jaunes qui ne recouvraient rien de mon anatomie (juste mes doigts de pied aux ongles carminés). C'est l'odeur alléchée d'un café au lait, accompagné de brioches et de viennoiseries, qui me réveilla. Le sieur Marc, voulant marquer un point, me présenta le tout sur un plateau argenté et me dit « les avoir récupérées, chez son pote français Gille. C'est la boulangerie-pâtisserie qui est située à vingt mètres de l'angle formé par la 42^e et la 2^e avenue ; à côté du *Starbuck* café où nous avons pris l'apéritif hier au soir ».

– « Bonjour madame ! As-tu récupéré de tes acrobaties nocturnes ?

– Que dis-tu, Marc ! Aurais-je fait quelques folies de mon corps pendant la nuit ?

– Des folies ! Je n'appellerais pas cela comme ça. Je dirais plutôt des échanges de débauches luxuriantes que je ne me souviens pas avoir connu, autrefois, lorsque nous sortions ensemble. J'ai, durant une partie des "débat" (déformation professionnelle mise pour "ébats"), eu l'impression d'être, à côté de toi, sur toi, sous toi. En fait, je pense avoir été un petit garçon gourmand, qui découvre la déesse Aphrodite.

– Flagorneur ! Monsieur me la fait redondante, mais est aussi avare et menteur que l'Harpagon de Molière... »

Je remontais le drap sur ma poitrine. Il déposa le plateau sur mes cuisses, s'asseyant sur le bord du lit. Son visage s'éclaira d'un sourire malicieux et sur son front les plis se froissèrent exagérément, formant la moue de quelqu'un qui fait semblant de comprendre ma dernière phrase.

Puis, saisissant l'extrémité d'un petit pain au chocolat avec sa main droite, il entreprit de le tremper dans la tasse de café chaud et fumant tandis que l'index de sa main gauche faisait glisser le drap de soie jusqu'à la hauteur de mon nombril, dévoilant les galbes rondelets de ma poitrine et ses auréoles...

Je ne compris pas, tout de suite, ce qu'il recherchait.

Sauf, quand il dévia de sa bouche le petit morceau de viennoiserie pour le porter à la hauteur du mamelon de mon sein gauche et qu'il en frota délicatement le téton avec le chocolat tiède et fondant ; ce qui le fit instantanément se dresser en exergue, offrant aux yeux de Marc l'image érotique que son subconscient libidinal lui commandait d'exposer à son regard de mâle en rut.

Une sensation que je connaissais bien commença par m'envahir lorsque, content de son improvisation, Marc colla ses lèvres puis sa langue gourmande au téton chocolaté en érection, léchant avec âpreté son contour, devenu marron et gustatif.

Cette sensation s'amplifia quand il enserra puis pinça, avec ses incisives, ledit téton. D'autant plus qu'une main baladeuse glissa, par-dessus le drap et sous le plateau du petit déjeuner, jusqu'au sommet de mon entrecuisse, poussant la très délicate attention de réveiller l'extrémité de mon clitoris déjà aux abois... Fichtre ! Je glissais doucement vers l'abîme de la jouissance lorsqu'une voix intérieure, allez savoir pourquoi, me rappela le motif principal pour lequel j'avais entrepris cette visite préprogrammée à New York : inviter le sieur Marc à faire une mini-croisière, sur le Mississippi, en ma compagnie.

- « Marc ! Attends ! J'aimerais que tu m'écoutes un instant.
- Oui ! Qu'y a-t-il, chérie ? Cela ne te plaît pas !
- Bêta ! Là n'est pas la question. Au contraire. Mais j'ai quelque chose d'important à te dire ou, plus exactement, à te demander.
- De quoi s'agit-il, Héla ? »

Je reprenais mon souffle, accentué par ces préliminaires sexuels originaux, et lui fit la proposition de m'accompagner dans mon voyage, à bord d'un bateau à roue à aubes, sur le Mississippi.

Marc lâcha le téton et son auréole, désormais à demi chocolatés, pour lever son visage rubicond et joyeux vers moi...

- « Qu'est-ce ? répéta-t-il, me regardant d'un œil vicieux tout en continuant de lécher le pourtour de ses lèvres, marquées par l'ingrédient qui trahissait la "carte du menu" (le chocolat).
- Eh bien ! » [...]

Coupée dans mon élan, je partis dans un rire franc et continu qui m'empêcha d'en dire plus.

Marc finit par marquer un temps d'arrêt et, manifestant une brève incompréhension, rentra dans une léthargie qui n'avait plus rien à voir avec la fougue amoureuse qu'il développait quelques instants plus tôt.

- « Que disais-tu, ma douce ? »

Reprenant mes esprits et l'une des multiples raisons de ma venue chez Marc, oubliant provisoirement le bien-être prodigué des moments précédents, remontant le drap jaune jusqu'aux épaules, déposant le plateau sur le côté droit du lit, je suggérais à mon hôte :

- « Veux-tu m'accompagner, durant les douze jours de la croisière, sur le Delta Queen ?
- Héla ! De quoi veux-tu parler ?

Croisière en eaux troubles

- D'un voyage d'agrément sur le Mississippi, Marc.
- Douze jours, dis-tu ?
- Quatorze ! Huit jours et sept nuits sur le bateau, six jours et cinq nuits dans les villes-étapes de Memphis (48 heures), Bâton-Rouge, La Nouvelle-Orléans...
- Es-tu sérieuse ?
- Absolument ! J'ai eu envie de partager, avec mon ami d'université, les sensationnels moments qu'une aïeule américaine, du côté de ma mère, vécut au premier quart du XXe siècle au cours de ses nombreux voyages. D'après un membre contemporain de ma famille, résidant actuellement en France, ils furent accompagnés d'histoires plus ou moins incroyables, grivoises et même... dangereuses. Alors ! Qu'est-ce que tu en dis ? Cela te tenterait-il de te joindre à moi ?
- Nom de Zeus ! Tu aiguises ma curiosité, Helena.
- Bien ! C'est un bon début. »

Je voyais une lueur d'intéressement au milieu de sa pupille, dilatée par la pénombre qui régnait dans la chambre à cause des volets électriques intermédiaires, restés baissés après notre nuit torride, et des rideaux de voilage entrebâillés. Cependant, j'y devinais une sorte d'interrogation et, plus inquiétante, une réponse négative à ma proposition.

Je ne me trompais pas. Mon intuition s'avéra exacte quand Marc prit son air de désolation, que je me souvins avoir vue lorsqu'il annulait l'un de nos vieux rendez-vous, pour me dire :

- « Désolé, chérie ! Cela ne va pas être possible. J'ai un colloque... programmé par ma firme en milieu de semaine.
- Un colloque, dis-tu ! Où ?
- À Montréal.
- Mince ! Peux-tu l'annuler ou te faire remplacer ?
- J'ai bien peur que non, Héla ! J'en suis le responsable et aussi le principal intervenant.
- Merde ! J'aurais dû te téléphoner plus tôt pour t'annoncer ma venue et ce que je projetais de faire.
- Cela n'aurait rien changé. Ce type d'obligations est annuellement programmé et fait désormais partie de mes attributions au sein du très honorable cabinet W. & F.
- Dommage ! J'avais mis beaucoup d'espoir dans ce voyage au fil des eaux, dont je voulais te faire la surprise. Cela m'apprendra à vouloir anticiper sur d'éventuelles dispositions de gens, dont je ne connais plus ou pas l'agenda de leur vie quotidienne.

– Ne dis pas cela. Je suis sûr que, d’après mes souvenirs de fac et nos folles soirées en boîte de nuit à Bordeaux, tu vas trouver un remplaçant qui se joindra à toi durant cette croisière. »

Je revoyais en effet nos sorties aléatoires où nous allions, de boîte en boîte, changeant de cavalier et même de cavalière. Nous buvions comme des bois sans soif, finissant dans des chambres d’étudiants ou de bonnes (sous le toit), où, bien souvent, je m’abandonnais entre des bras inconnus et pas toujours amoureux. Mais bon ! Nous en retirions un certain plaisir et..., le plus souvent, une gueule de bois carabinée le lendemain.

Souvenir, quand tu nous tiens... !

Voilà ! Il fallut que je me fasse une raison.

Pourtant Marc, ce jour-là, ne sut que plus tard l’histoire qu’il m’arriva dans les jours qui suivirent nos courtes retrouvailles.

Quant à sa prémonition, subjuguée à pouvoir trouver un compagnon de rechange (?).

Toutefois, il faut que l’aventure débute et nous allons commencer...

Par [...]

SAINT-LOUIS.

Marc m'accompagna jusqu'à l'aéroport JFK (John Fitzgerald Kennedy) de New York.

Mon vol AA1815 pour Saint-Louis, via Chicago, était à 15 h 45'.

Après de brèves embrassades et un au revoir nostalgique de la part de mon ancien camarade d'université, je grimpais à bord d'un appareil MacDonnell Douglas de la compagnie *American Airlines* au Terminal 8.

Je devais, quelque deux heures plus tard, retrouver au terminal 3 de Chicago mes futurs compagnons de voyage qui, mélangés à la trentaine de passagers quotidiens de la classe affaires, se trouvaient déjà sur place.

En effet, ce vol faisait partie du programme du voyageur, via l'agence M... & S..., que j'avais sollicité à Paris pour cette originale croisière sur le Mississippi.

Moins d'une heure (35 minutes d'attente exactement) s'écoula entre l'atterrissage à Chicago et le décollage pour l'aéroport *STL* (Lambert Saint-Louis) dans le Missouri, dont le vol AA1235 se fit sur le même appareil (MD-80 All Series).

À 19 h 25' précises, nous atterrissions à Lambert et nous débarquions au Terminal M.

Bonjour le Missouri [1] ! Bonjour l'Aventure !

Ah ! Pour information ; sachez qu'il vous en coûtera en classe économique, pour un adulte et un aller simple, la somme de 238,31 € de Paris Charles de Gaulle au JFK de New York ; la somme de 193,74 € de JFK à Lambert Saint-Louis via Chicago. Ces sommes sont des tarifs minimums datés du 25 janvier 2008 et n'engagent que l'auteur.

« À vous de vous documenter, si vous deviez effectuer ces vols, pour en retenir le meilleur rapport qualité/prix ! »

[1]. Rivière des États-Unis, le Missouri n'est pas seulement l'affluent le plus long du fleuve Mississippi, puisqu'en remontant de part et d'autre de leur *confluent* (depuis le lieu de rencontre des deux cours d'eau)...

Il a fallu des dizaines d'années aux explorateurs pour être certain qu'il était plus long que le Mississippi lui-même. Son cours totalise 4,370 km, loin derrière le record du monde du Nil. Cependant, si on lui ajoute le Mississippi, on obtient un cours d'eau long de 6 800 km. Ce qui dépasse le Nil en longueur.

Son débit varie de 120 à 17 000 mètres cubes par seconde.

Cet affluent du Mississippi naît dans le Sud-ouest du Montana, au confluent de trois rivières (Jefferson, Madison et Gallatin) qui prennent leur source dans les montagnes Rocheuses. Il traverse les Grandes Plaines de l'est du Montana, du Dakota du Nord et du Dakota du Sud. Il marque la frontière entre le Nebraska et l'Iowa, puis entre le Kansas et le Missouri, avant d'aller se jeter dans le Mississippi juste au nord de la ville de Saint-Louis.

Le Missouri est surnommé *Big Muddy* (Grand Boueux trouble), car ses eaux charrient beaucoup de limon. Ce qui est particulièrement visible lorsqu'il rejoint le Mississippi où, à l'œil nu, nous voyons la différence. Son taux de turbidité est de 2,7 kg par mètre cube.

L'ensemble de ses affluents assèche les régions semi-arides du nord des Grandes Plaines. L'un d'eux, le Milk, draine une petite portion du territoire canadien.

Les plus grandes villes alimentées sont Great Falls, Bismarck, Pierre, Omaha, Kansas City, Jefferson City et Saint-Louis.

La rivière a joué un rôle considérable dans l'expansion des pionniers américains vers l'ouest du pays. Elle fut acquise par la France lors du *Louisiana Purchase* et explorée par l'expédition Lewis et Clark ; ils l'utilisèrent avec succès pour trouver un passage vers l'océan Pacifique.

Au milieu et à la fin du XIXe siècle, le Missouri était le principal moyen de transport de marchandises et de passagers avant l'apparition des lignes de chemin de fer : des bateaux à vapeur, dotés de roues à aubes, permettaient de remonter le fleuve suffisamment loin pour rejoindre les colonies retirées du Dakota et du Montana.

À partir du début du XXe siècle, le cours supérieur du Missouri fut contrôlé par une série de barrages qui servirent à l'irrigation et à la production d'électricité.

Quant à Chicago, elle avait été choisie par le voyageur comme point de ralliement...

Sur la totalité des gens qui attendaient l'heure d'embarquement, nous devions être une grosse centaine de futurs croisiéristes : une cinquantaine arrivait de Montréal, une douzaine de Londres, une dizaine de Boston,

une autre de Los Angeles ; le reste avait, sans que je le sache, voyagé avec moi.

Parmi les touristes, beaucoup de retraités, mais aussi des couples avec leurs enfants, peu de célibataires, apparemment. Sauf, peut-être, ce dandy d'une trentaine d'années au faciès juvénile imberbe ou ce septuagénaire à la barbe poivre et sel fournie et au costume trois-pièces de chez Arsène ou, encore, cette mamie de style Empire sortie tout droit de la vieille noblesse anglaise. Visiblement accompagnée de son majordome ou de son valet de chambre, elle prenait un malin plaisir à se faire remarquer.

Les enfants, ils étaient une poignée (huit ou neuf), commençaient à s'impatienter dans le hall du terminal 3. Ils furent stoppés dans l'élan de leur première connaissance et de leurs premiers jeux par la voix d'une hôtesse qui, malgré la technique de sonorisation actuelle, nous fit sursauter lorsqu'elle annonça, dans un accent anglais très aigu : « les passagers en partance pour Saint-Louis doivent se présenter dans les plus brefs délais... »

Seules, quatre personnes, encore dans leur libation spontanée, qui étaient accoudées au comptoir du self-service du terminal, n'entendirent pas ou ne comprirent pas l'appel. C'est la jolie serveuse black, au décolleté avantageux et aguicheur, qui leur fit remarquer l'appel.

Alors que nous empruntons le couloir d'embarquement et que je regardais le tarmac par les baies vitrées, je remarquais pour la première fois mon avion...

« C'est, me fis-je la réflexion, le même modèle d'appareil qui, le 23 juin 2006, s'écrasait au Venezuela, entraînant dans sa chute quelques 152 de mes compatriotes martiniquais et ses 8 membres d'équipage, qui rentraient de Mexico. »

Pouah ! Un « ange » fantomatique chargé de miséricorde et d'amertume me survola... jusqu'à mon arrivée au siège n° 38 de la rangée B, coincée entre la classe affaires et la classe économique, où une charmante hôtesse me fit signe de m'installer.

Je posai mes jolies fesses sur ledit siège et le lémure disparut, d'un seul coup, lorsque le vieux monsieur à la barbe fleurie s'installa à côté de moi. Il me gratifia d'un « *hello my dear!* », dans un timbre de voix qui sentait bon la belle et verdoyante Écosse, profonde et chaleureuse, aux vieux manoirs ancestraux.

Débarassée de cette image cauchemardesque, je lui répondis par un signe du menton et repartis intrinsèquement dans d'autres souvenirs moins inquiétants. Cependant, une autre voix, féminine, me fit sursauter ; tirant définitivement la rêveuse de cet imbroglio éphémère, mais tenace.

L'hôtesse de la classe touristique nous fit son discours habituel : nom du commandant de bord ; température extérieure (26 ° Celsius) ; temps de vol (1 h 10') ; vitesse de croisière (813 km/heure) ; nombre de passagers (156, avec la classe affaires, si mes souvenirs sont bons). Sans oublier l'incontournable et obligatoire demande : « attachez vos ceintures ! »

L'avion roula sur le tarmac... Il emprunta la piste d'envol et... nous décollâmes en moins de trois minutes.

Après seulement cinq minutes de vol, l'une des hôtesses passa dans l'allée et nous proposa boissons et collations...

Je lui pris un jus d'orange et mon voisin lui commanda un scotch, bien frappé, qu'elle s'empressa d'aller chercher auprès de sa collègue dans le compartiment, confiné et réservé à cet usage, situé à l'extrémité arrière de la classe touristique.

Le temps qu'elle revienne, le vieux monsieur au relief charmant et d'une politesse anglo-saxonne indéfectible commence la conversation.

Il se présente...

– «Je me nomme Peter McC... et vous souhaite un bon voyage, jeune dame !

– Enchantée, cher Monsieur ! Mon nom est Helena R.

– Bien ! Je suppose que vous faites partie des personnes qui se rendent à Saint-Louis pour faire la croisière sur le Mississippi !

– En effet... »

Et je lui relatai les raisons qui m'avaient amenée à faire ce voyage.

Il m'écouta de longues minutes, avant de se lever pour une envie pressante. Il faut dire que ce papy-gentleman en était à son troisième scotch bien tassé...

Lui aussi était tassé, mais au fond du fauteuil n° 37.

Je profitai de son départ pour lire un magazine, acheté au kiosque à journaux de New York avant d'embarquer. Puis j'enlevai, discrètement et par-dessous ma jupe, le mini-string qui, opposé à l'éthique d'ultime paravent à ma sexualité, me rentrait trop profondément dans la raie des fesses. Prémonition, quand tu nous tiens ! Cela allait s'avérer payant...

Peter revint, quelque chose comme dix bonnes minutes plus tard ; non sans avoir commandé un prétendu dernier scotch à la deuxième hôtesse restée à l'office. Je me levai précipitamment, avant qu'il ne s'assoie, pour me diriger à mon tour vers les toilettes...

Il me laissa passer sans vraiment trop se déplacer, ce qui fit que mon joli petit cul effleura dangereusement le dernier bouton du gilet pied-de-poule du vieux monsieur.

Il ne s'en offusqua pas. Mais, après tout, ne l'avait-il pas envisagé sous cet angle-là ? C'est la question que je me posai lorsque, trois rangées derrière la mienne, je remarquai le regard appuyé du dandy que j'avais déjà croisé dans le hall d'embarquement à Chicago.

Aller savoir pourquoi ; il se leva au moment même où je passais à la hauteur de sa rangée...

Nous nous télescopâmes au milieu de l'allée et, avant qu'il n'ait eu le temps et les moyens de s'excuser, le « hasard » (il a bon dos)³ voulut que le revers de ma main droite frappe la cuisse gauche du jeune homme...

Quelle ne fut pas ma surprise de constater la turgescente présence du membre viril de l'individu en question ! Ce type avait la gaule ! Et, mazette, quelle gaule...

Loin d'être offusquée, je me pressai davantage contre lui et je fis faire un demi-tour à ma main droite pour qu'elle évaluât la longueur de la « chose » ; trouvant presque hors norme la taille de l'appendice. Au bas mot, il devait avoisiner la vingtaine de centimètres.

Diantre ! Je devenais de plus en plus curieuse et... une folie me traversa l'esprit, me faisant entrevoir l'occasion de conclure une nouvelle expérience sexuelle avant notre atterrissage à Saint-Louis.

Apparemment, nous prenions la même direction : celle des toilettes...

Aussi, une fois arrivée à l'entrée de celles-ci, je passais devant lui et..., après avoir jeté un regard intéressé sur les alentours vides de monde, je l'attrapais rapidement par la main et le faisais pénétrer, avec moi, dans ce local exigu où, à défaut du pipi-room, je m'intéressais davantage à la magnifique bête, que j'extirpais à travers le zip de la braguette du pantalon.

Ouah ! Rarement, morceau de chair aussi long et aussi large ne m'eût été donné (à voir et à saisir). Il devait mesurer quelque vingt à vingt-deux centimètres et faisait aux alentours de quatre à cinq centimètres de diamètre. Je pensais : « voici le *sosie craché* (le sexe) de l'ami Rocco Siffredi, la star du X ; l'acteur pornographique que j'avais eu l'occasion de visionner lors de séances cinématographiques cochonnes chez quelques camarades de faculté dans les années 90 ! »

³ En règle générale, il n'existe pas de hasard ni de sort ; il ne peut y avoir que des facteurs ou paramètres qui font qu'à un instant (t), il doit se produire un événement bien précis. En fait, il n'y a pas de sort, de destin, de hasard ou d'accident incompréhensible ; il y a simplement une méconnaissance des éléments mêlés, qui fait que cela se traduit par un imprévu appelé beaucoup trop souvent accident, hasard, destin, etc. En philosophant, nous pourrions dire : « qu'il n'y a rien de transcendance dans ce procès qui découle de nos propres actes, bien souvent irrationnels ».

Loin d'être désorienté, le quidam se laissa démesurément faire et, après avoir croché consciencieusement la porte des toilettes, entreprit de me présenter son superbe ustensile à la hauteur de mes lèvres, déjà baissées à la conquête de ce sexe énorme qui, arborant un gland rose et soyeux, se vit disparaître, en partie, dans ma bouche gourmande...

Je n'ose décrire les sensations fortes de ma langue à chaque léchage de cette hampe en fusion et chaque fois que je rentrai ce joli morceau au fond de ma bouche. « Il m'arrive souvent d'y repenser dans des moments de solitude où, nue sous mes draps bleus, froissés, je pratique une masturbation soutenue, bienfaitrice. » Mais ceci étant une autre histoire, finissons ce que nous avons commencé...

À vue de nez, il est bien placé. Ce sexe doit effectivement avoisiner la taille de celui du sieur Siffredi. Cependant, lorsque le jeune homme sollicite mon accord pour m'embrocher par-derrière, je crie « halte ». Je lui propose donc de finir ma fellation qui, au demeurant, ne l'a pas laissé insensible, puisque quelques gouttes de stupre commencent à s'échapper du pénis et mouillent abondamment l'intérieur de mon palais buccal.

Accrochée à ce bâton de maréchal, à la virole supérieure dénudée du fameux « *Terror belli, decus pacis* » (Terreur pendant la guerre, bouclier pendant la paix), je multiplie mes efforts linguistiques. J'arrive à mes fins... ; il libère son jet puissant et conséquent de sperme sur mon faciès et la cloison métalloplastique située derrière moi...

Je suce le liquide, qui dégouline le long de la gigantesque hampe, et je souris en voyant le visage cramoisi du jeune homme, dont l'orgasme qu'il ressentit lui ôta des râles de folie.

Une minute plus tard, la bête apaisée réintégra sa giberne et je me tournai vers le petit lavabo pour nettoyer le désordre hormonal qui glissait encore sur mon menton et le haut de mon cou, ainsi que sur la paroi du mini-local.

L'homme quitta les toilettes pendant que je m'assis, enfin, sur la cuvette pour faire mon petit pipi.

Boudiou ! J'ai encore le goût, très légèrement salé et sucré, du sperme qui coula sur ma langue à la fin de l'envoi.

Je le gardai soigneusement en mémoire lorsque je franchis à mon tour la petite porte, vérifiant que personne ne me vit sortir, et regagnai mon siège où le vieux lord écossais, n'ayant aucune idée de ce qui venait de se passer, se leva pour que je puisse poser mes petites fesses sur le siège près du hublot. Je regardai les nuages blancs, surnageant à une centaine de mètres en dessous, et les comparai à une myriade de spermatozoïdes en patrouille ou en formation aérienne.

Cela me fit partir dans un phantasme érotique à vous mouiller la vulve, déjà bien émoussillée pendant la sympathique séance aux toilettes.

Je pris la petite télécommande placée au dos du siège précédent et fis basculer de 45 degrés le dossier de mon fauteuil.

Ensuite, je fermai mes paupières et prolongeai cette sensation troublante pendant un long moment.

Un silence, qui me rappela celui qui entourait mes applications de tout à l'heure dans les toilettes et où aucune parole ne fut échangée sauf mon « non » catégorique à me faire pénétrer par ce sexe démesuré du dandy, m'envahit. En même temps, je crois bien que j'en rêve, mais je ne pense plus à rien. Stop !

C'est la voix de l'hôtesse, annonçant la descente de l'avion vers l'aéroport de Saint-Louis, qui me fit retrouver ma lucidité et la présence, un tant soit peu oubliée, des passagers de ce vol « inoubliable ».

Elle nous servit le même discours qu'au départ, nous souhaitant un agréable séjour dans la bonne ville...

Saint-Louis.

Saint-Louis (s'écrit en anglais *Saint Louis* ou *St. Louis*) est une ville dans le Missouri, aux États-Unis.

Elle fut nommée St Louis, d'après Louis IX de France (1214-1270), dit « le Prudhomme », plus connu sous le nom de Saint-Louis depuis sa canonisation par l'Église catholique en 1297.

La ville comptait 352 572 habitants et était la 18^e plus grande agglomération des États-Unis, avec 2 848 399 habitants, en 2005.

Histoire.

Au XVII^e siècle, la région de Saint-Louis est explorée, dans un premier temps, par les Canadiens et les Français...

En 1673, Louis Jolliet (1645-1700) et le père Jacques Marquette (1637-1675) commencent l'exploration du fleuve Mississippi. Quelques années plus tard, c'est Cavalier de la Salle (1643-1687) qui descend le cours d'eau jusqu'à son embouchure. Ce dernier prend possession de la vallée en la baptisant « Louisiane », en l'honneur de Louis XIV. La région septentrionale de la Louisiane est aussi appelée Haute Louisiane ou encore Pays des Illinois. Un établissement français est fondé en 1699 non loin du site de Cahokia. Les Français construisent un ensemble de forts (Fort de Chartres, Kaskaskia, Prairie du Rocher).

Des prêtres catholiques établissent une mission, à proximité du site actuel de Saint-Louis, en 1703.

La ville est officiellement fondée par le marchand français Pierre Laclède ou Pierre Laclède Liguist (1729-1778), accompagné d'un jeune assistant, son beau-fils orléanais Auguste Chouteau, le 15 février 1764.

En 1765, Saint-Louis devient la capitale de la Haute-Louisiane.

Entre 1766 et 1768, elle est administrée par le Lieutenant-gouverneur français Louis Saint-Ange de Bellerive. Mais le traité de Paris, signé le 10 février 1763, consacre la défaite des Français dans la guerre de Sept Ans : la France perd de nombreux territoires en Amérique du Nord, dont ceux de la rive orientale du Mississippi, qui sont cédés au Royaume-Uni. Quant à la rive occidentale du fleuve, elle revient à l'Espagne.

Après 1768, Saint-Louis est dorénavant contrôlée par des gouverneurs espagnols et continue de l'être même après la signature du traité secret de San Ildefonso, le 1^{er} octobre 1800, qui restitue le territoire à la France.

Les nouveaux immigrants changent la face de Saint-Louis tout au long du XIX^e siècle. Se joignent aux Français des Espagnols, des Indiens et des « descendants africains » (anciens esclaves noirs), des Allemands, des « Irlandais » chassés de leur île par la « famine » (lire mon livre « Helena ou l'amour de l'intervalle »). Ils ont tous entendu parler de la possibilité de s'enrichir à Saint-Louis !

Le 18 janvier 1803, Napoléon Bonaparte, alors nommé consul à vie et guerroyant dans toute l'Europe, décide de ne pas garder cet immense territoire : la Louisiane est vendue aux jeunes États-Unis le 30 avril 1803 contre la somme de 80 millions de francs (15 millions de dollars de l'époque ; soit, en extrapolant en termes de pourcentage du PIB actuel, la bagatelle de 390 milliards de dollars).

La souveraineté américaine entre officiellement en vigueur le 20 décembre 1803 (cf. acte du *Louisiana Purchase*).

Saint-Louis fait donc partie des États-Unis depuis 1803 et, à cette époque, elle comptait environ 1 000 habitants.

L'année suivante, la célèbre expédition Lewis et Clark part de Saint-Louis et explore l'Ouest américain jusqu'à la côte Pacifique. Les hommes sont de retour le 23 septembre 1806 après un long voyage, qui initia par la suite la Conquête de l'Ouest.

La grande période des bateaux à vapeur s'ouvre en 1817, lorsque le *Zebulon M. Pike* (du nom d'un valeureux officier américain [1779-1813] qui dirigea une expédition en 1805 pour découvrir la source du Mississippi) arrive dans la ville.

Saint-Louis devient le dernier port sur le Mississippi qui est, au milieu du XIX^e siècle, le deuxième port des États-Unis derrière celui de New York. Ce qui n'est plus du tout le cas aujourd'hui.

Croisière en eaux troubles

Le Missouri devient officiellement un État des États-Unis en 1820 et Saint-Louis en est la ville la plus peuplée.

En 1849, une épidémie de choléra et aussi un terrible incendie frappent de vastes quartiers, en particulier le long du Mississippi.

Comme à Chicago, ce violent incendie qui détruit la ville et qui se déclare sur le bateau à roues à aubes *White Cloud* a pour effet de doper la création architecturale...

Les riches habitants, qui avaient fait fortune dans le commerce, font reconstruire leur cité d'une façon harmonieuse : briques rouges ; rues pavées ; frises de terre cuite ; verre et acier... sont les matériaux qui font l'architecture de Saint-Louis, multiculturelle, peuplée d'Indiens (comme les *Native Americans*), d'Afro-Américains, d'Hispaniques, d'Asiatiques et de bien d'autres cultures. Leur présence et celle de nouveaux arrivants continuent d'influencer la vie sur les rives du Mississippi et du Missouri.

À la suite de ces deux catastrophes, les autorités municipales décident d'imposer un code de l'urbanisme et d'améliorer la gestion des eaux usées. La population grandit alors, rapidement, grâce à l'immigration de familles allemandes, italiennes et irlandaises : en 1860, on comptait 160 000 habitants alors que la ville n'existait que depuis cent ans.

La Guerre de Sécession (1861-1865) affecte l'économie du port, même si les arsenaux produisent des navires de guerre pour l'Union.

En 1874, le train, qui apparaît, amorce le déclin du commerce par bateau. On ouvre la grande brasserie *Anheuser-Busch*, dont se visitent encore les installations ; on crée des usines de textiles et de chaussures, comme celle qui abrite aujourd'hui le *City Museum*.

On dit alors de Saint-Louis qu'elle est « la première en fabrication de chaussures et d'alcool, mais la dernière en championnat » (à cause de sa mauvaise place au classement du base-ball).

Le 4 juillet 1876, la ville de Saint-Louis vote sa séparation avec le comté rural de Saint-Louis et devient une municipalité indépendante.

En 1904, on célèbre les 100 ans de l'expédition de Lewis & Clark et le *Forest Park* est transformé en immense parc d'attractions, drainant 20 millions de visiteurs de 43 pays différents pendant 7 mois.

La même année, les Troisièmes jeux Olympiques⁴ de l'ère moderne, octroyés à la *Washington University* de Saint-Louis, finissent par positionner la Ville au rang de capitale mondiale.

⁴ Les organisateurs des Jeux olympiques de 1904 à Saint-Louis répétèrent les erreurs des Jeux de 1900. Les compétitions olympiques furent dispersées sur plus de quatre mois et demi, perdues dans le chaos d'une exposition universelle. Sur les 94 épreuves,

La 1^{re} course internationale de « Ballons » (montgolfières) se tient en 1908 et, moins de 20 ans plus tard, Charles Lindbergh et son avion partent « de là » (en prologue) pour traverser avec succès l'Atlantique. D'ailleurs, le premier vol New York/Paris de 1927 se fait à bord d'un avion, comme chacun le sait, le *Spirit of Saint Louis* !

Pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle et une bonne partie du XX^e siècle, Saint-Louis fournit à la nation une série d'hommes d'affaires et de célébrités : Sara Teasdale (1884-1933) ; Thomas Stearns Eliot (1888-1965), poète-dramaturge et critique littéraire, qui obtint le prix Nobel de littérature en 1948 ; Tennessee Williams (écrivain, 1911-1983). Tous font le renom de la ville.

Plusieurs grandes sociétés y sont fondées : la compagnie Ralston-Purina, Anheuser-Busch ; l'International Shoe et Brown Shoe Company. Avec Chicago et New York, Saint-Louis se dote de premiers gratte-ciel : le *Wainwright Building*, dessiné par l'architecte Louis Sullivan (1856-1924), s'élève de terre en 1892.

Le cône d'ice-cream et le thé glacé naissent ici, à Saint-Louis.

Le physicien yougoslave Nikola Tesla (1857-1943) réalise une démonstration publique de communication radio en 1893. Cependant, la ville est frappée par une tornade, en 1896, qui détruit plusieurs quartiers et provoque la mort de 255 personnes.

Le XX^e siècle.

D'après le recensement de 1900, Saint-Louis est la quatrième ville la plus peuplée des États-Unis. Saint-Louis connaît une industrialisation importante : la diffusion de l'automobile permet aux banlieues de s'étaler autour du centre ; les classes moyennes commencent alors à fuir la commune, si bien qu'elle perd la moitié de sa population entre 1950 et 2000. Ce qui fera dire à certains détracteurs politiques : « que le projet d'urbanisme Pruitt-Igoe (1955-1972) est un échec ! »

généralement considérées comme faisant partie du programme olympique, seules, quarante-deux comprirent des athlètes qui n'étaient pas originaires des États-Unis. Les Jeux olympiques de 1904 eurent tout de même quelques hauts faits. Ils furent les premiers au cours desquels les médailles d'or, d'argent et de bronze furent attribuées pour la première, deuxième et troisième place. La boxe et la lutte de style libre y firent leurs débuts. Les coureurs du marathon Len Tau et Jan Mashiani, membres de la tribu africaine *Tswana* qui étaient à Saint-Louis dans le cadre d'une exhibition sur la guerre des Boers à l'Exposition universelle, furent ainsi les premiers participants africains à des Jeux olympiques. L'un des athlètes les plus remarquables fut le gymnaste américain George Eyser, qui décrocha six médailles avec une jambe de bois. James Lightbody, coureur de Chicago, gagna la course du steeple et le 800 m, réalisant ensuite un record du monde dans le 1 500 mètres.

Meet me in Saint Louis (retrouve-moi à Saint-Louis), une chanson chantée par Judy Garland (1922-1969) dans le film du même nom, fait connaître la ville au monde entier.

D'ailleurs, du côté musique, Saint-Louis demeure la capitale du blues : Joséphine Baker (1906-1975) est née et commença sa carrière à Saint-Louis, avant de partir à Paris... ; W.C.Handy composa le *St Louis Blues*. Pour ne citer que les plus importants : Miles Davis ; Chuck Berry, qui honora Saint-Louis avec son fameux *Blueberry Hill* (quartier de la ville) ; Ike & Tina Turner...

Géographie.

La ville est construite sur un site de terrasses de faible altitude qui dominant les rives du Mississippi, juste au sud de la confluence entre ce fleuve et son affluent le Missouri. Les alentours présentent l'aspect de prairies fertiles et de plaines inondables. La structure géologique est de type karstique, avec des grottes et des sources.

La région est riche en charbon, argile, calcaire et dolomie, qui donnent des matériaux de construction.

Saint-Louis se trouve sur une faille ; ce qui l'expose à des séismes, mais de force faible. Néanmoins, les sismologues estiment qu'un tremblement de terre de magnitude 6 peut arriver d'ici à 2040 et pourrait faire d'importants dégâts dans la ville.

Climat.

Le climat à Saint-Louis est de type continental, car la ville se trouve à l'intérieur du continent nord-américain. En l'absence d'une barrière montagneuse proche, elle subit les influences des masses d'air polaire en hiver et d'air tropical en été. L'amplitude thermique annuelle est de 26,1 ° Celsius. Les températures moyennes relevées à la station de l'aéroport sont de 13,5° sur l'année. Les précipitations annuelles sont de l'ordre de 980 millimètres. Les hivers sont plutôt froids et secs (-6° en janvier), les printemps sont arrosés, les étés sont chauds et humides (avec 32° en juillet). L'été indien peut durer jusqu'à la fin novembre. Le record de froid enregistré est de -30°, la température maximale de 47,2 ° Celsius. Les deux dernières vagues de chaleur (1995 et 1999) ont tué des centaines de personnes. Bien que la *River des Peres* ait été canalisée au XXe siècle, les crues du Mississippi sont toujours à redouter. L'autre cours d'eau est la *Meramec River*.

Flore et faune.

Avant la fondation de la ville par les Français, la région de Saint-Louis était couverte par la prairie et des forêts de chêne, d'amélanchier, de cornouiller sanguin et d'érable.

Les platanes d'Occident poussaient sur les rives des cours d'eau. Il subsiste une partie de ces forêts primaires dans le *Forest Park*.

La faune se compose de coyotes, de cerfs de Virginie, d'écureuils gris et d'*opossums* (marsupiaux relativement effrayant, ressemblant aux rats avec leur longue queue, mais généralement pas dangereux). L'espèce la plus connue est l'opossum de Virginie, également appelé sarigue. Ils sont quasiment les seuls marsupiaux à vivre hors de l'Océanie.

Dans les parcs, nous pouvons observer : la *bernache du Canada*, un palmipède au cri caractéristique « ah-hank » ; le canard colvert ; la grande aigrette et le grand héron.

Les goélands suivent souvent les barges sur le fleuve Mississippi..., alors que le *pygargue à tête blanche*, un magnifique rapace diurne qui est l'emblème des États-Unis, et de très nombreuses variétés d'amphibiens (*Bufo americanus*) et d'insectes, comme les *Cicadidae*, les *Coccinellidae* et les moustiques, peuplent les rives du fleuve.

Saint-Louis se trouve sur le passage des oiseaux migrateurs, qui peuvent être regardés à longueur d'année depuis la *Tower Grove Park*.

La ville de Saint-Louis se compose de 79 quartiers, qui ne sont pas forcément des entités administratives, et dont voici quelques noms :

- Le Centre (Downtown).
- Midtown.
- Benton Park.
- Carondelet.
- Central West End.
- Clayton/Tamm (Dogtown).
- Dutchtown South.
- Forest Park Southeast.
- Grand Center.
- Square Lafayette.
- Shaw.
- Southwest Garden.
- Soulard.
- Tower Grove East.
- Tower Grove South.
- Place, Hortense.
- Wydown/Skinker.

Reprise.

C'est dans l'un de ces quartiers (Downton) et plus précisément sur le lit de la chambre 32 de l'hôtel Hampton Inn⁵, en partie réquisitionné par le voyageur, que je pose mes maigres bagages (une valise, un nécessaire de toilette et un petit attaché-case). Il est 20 h 15' : deux autobus, toujours loués par le tour-opérateur, nous y ont emmenés...

Depuis la fenêtre de la chambre, j'ai une vue directe sur le *Gateway Arch* [2] qui, avec son arc de cercle de 192 mètres de haut, surplombe la rive du Mississippi.

[2]. En 1947, le *Jefferson National Expansion Memorial* lança un concours d'architecte dont l'objet était la construction d'un grand monument, à Saint-Louis, en hommage aux pionniers partis à la Conquête de l'Ouest...

Ce monument devait symboliser la porte de l'Ouest et être représentatif du XXe siècle.

Sur les 172 projets présentés, cinq ont été retenus pour le second tour et..., en 1948, c'est la grande arche présentée par Eero Saarinen qui est sélectionnée. La construction de l'arche ne commença qu'en 1963 (deux ans après la mort de son architecte) pour s'achever le 28 octobre 1965.

Depuis son ouverture, elle est visitée chaque année par environ quatre millions de personnes. Soit environ 30 000 visiteurs par jour, dont plus de 5 000 montent au sommet.

Il est en effet possible de monter au sommet de l'arche dans de petites cabines de 5 places, dans lesquelles on ne tient pas debout. En haut, on arrive dans un petit couloir avec des fenêtres étroites qui font penser aux meurtrières des châteaux forts.

Compte tenu de la situation géographique privilégiée de l'arche, en plein centre de Saint-Louis et au bord du Mississippi, la vue est extrêmement intéressante.

Cette arche s'appuie sur une particularité de l'acuité visuelle...

⁵ Cet hôtel est situé au 333, avenue Washington. Il possède 190 chambres individuelles ou à deux lits (lits d'enfants sur demande) et il offre moult services comme : l'accès à Internet à haut débit ; des chaînes thématiques ; la télévision, câble ou satellite ; une console de jeux vidéo ; des films à la carte ; une climatisation réglable ; des lignes téléphoniques multiples avec appels locaux gratuits ; un service de messagerie vocale. Mais aussi un plateau thé/café gratuit ainsi que des articles de toilette ; un sèche-cheveux ; un fer et une table à repasser à disposition ; un radioreveil ; et..., confiance absolue, des fenêtres ouvrantes.

Entre une ligne verticale et une ligne horizontale, de même longueur, l'on perçoit la ligne verticale comme étant plus grande que la ligne horizontale ; d'où une impression de hauteur amplifiée.

Mais revenons sur Terre...

Car mon estomac commence à crier famine.

Je descends à la réception de l'hôtel et m'adresse à la bonne personne, c'est-à-dire au concierge de service :

– « Pardon, Monsieur ! Pouvez-vous... ? »

– Je n'ai pas le temps de finir ma phrase, que je sens une main étrangère se poser sur mon épaule gauche dénudée...

– « Dites-moi, ma chère ! Chercheriez-vous par hasard un restaurant pour souper ? »

Avant que je me retourne, j'ai reconnu la voix du vieil écossais, mon compagnon de vol entre Chicago et Saint-Louis. Sa main tiède et étrangement douce ne me signalait pourtant pas celle d'un septuagénaire, mais plutôt celle d'une jeune femme. Troublée, je lui fais mon plus beau sourire et lui réponds :

– « Milord ! Vous m'avez fait sursauter. Mais pour répondre à votre question... Oui !

– J'en suis désolé, jeune fille ! Loin de moi, la pensée de vous faire peur. S'il vous plaît, appelez-moi Peter !

– D'accord ! Il n'y a pas de mal Peter. J'ai effectivement une faim de loup et, comme nous avons quartier libre jusqu'à 11 h 30' demain (heure d'embarquement sur le Delta Queen), je me suis dit qu'une petite sortie en ville serait, a priori, la bienvenue.

– C'est une excellente idée, ma chère. Si j'osais, me permettriez-vous de vous accompagner dans ces premières pérégrinations nocturnes ?

– Vous osez bien Peter ! Cela me soulage quelque part. Je n'envisageais pas de passer la soirée toute seule. Vous avez donc ma permission pour ce soir.

– Merci !

– Attendez ! Nous ne savons pas où aller... »

C'est alors que le concierge nous mentionne le nom d'un restaurant, pas très éloigné de l'hôtel, dont il commence par nous vanter la cuisine et l'ambiance conviviale.

– « Vous avez, à environ deux cents mètres au sud de l'hôtel et 701 Market Street, le *Dierdorf & Hart's Steak House*, un bon restaurant à la cuisine traditionnelle américaine, avec barbecue et grill, pour un prix moyen de 30 \$ (20 €). Si vous aimez la viande de bison grillée et les

patates douces cuites aux cendres, je vous le recommande ! Dites que vous venez de la part de Jack, le réceptionniste du Hampton Inn, et vous serez reçus comme le président des États-Unis...

– Super ! C'est ce que je recherche. Depuis mon départ de Paris, je n'ai mangé que rital ou français ».

Heu ! Je n'ai pas le temps de finir ma phrase ; qu'un bras étonnamment musclé passe sous mon coude droit pour... me tirer doucement vers l'extérieur de l'hôtel où, une fois passé le seuil, un air encore chaud, malgré l'heure qu'il est, nous gifle le visage. « Sans doute à cause de la climatisation de l'hôtel », me fis-je la remarque.

C'est alors que, déambulant dans les rues de Saint-Louis au bras de cet homme sympathique et charmant, j'ose un imaginaire rapprochement avec un autre vieux monsieur, au nom d'acteur et de producteur de cinéma (et aussi de théâtre) mondialement connu, Sir Thomas Sean Connery (né le 25 août 1930 à Édimbourg).

Sûrement, à cause des origines écossaises de Peter et... peut-être, aussi, avec une certaine envie qu'il lui ressemblât. Allez savoir !

Au restaurant :

Le cadre du Dierdorf & Hart's était tel que l'avait décrit le concierge de l'hôtel...

Nous mangeâmes, sur la terrasse extérieure, à quelques mètres du barbecue et du foyer de cheminée d'où s'échappaient les odeurs alléchantes de deux épais pavés de viande qui atterrirent, trois minutes après, dans nos assiettes...

Comme nous étions à peu près à jeun depuis le vol Chicago–Saint-Louis, moi, depuis le petit déjeuner chez Marc, pris sans être pris, vers 12 h 30' [souvenir du premier épisode érotique de la journée], et la barre chocolatée dans l'avion ; nous fîmes honneur au gros roast-beef et aux autres plats qui passèrent entre nos mains.

– « Trinquons à cette magnifique soirée ! me dit Peter, levant en droite ligne son verre de vin californien dans ma direction pour qu'il s'entrechoque avec le mien.

– Trinquons également aux douze autres personnes, Milord, car vous faites bien partie de la croisière sur le Mississippi. N'est-ce pas, cher Monsieur ?

– Affirmatif Helena ! Pardon ! Puis-je vous appeler Hél... ?

– Trop tard, Pet, vous venez de le faire. Rassurez-vous, depuis que je fréquente la gent masculine, environ une bonne quinzaine d'années,

vous êtes à 95 % en phase avec vos congénères. C'est-à-dire que c'est seulement après avoir prononcé le prénom de la dame ou de la jeune fille, qui vous accompagne, que vous demandez à être excusé de cette tentative d'approche familière. Cela doit être ancré dans vos gènes, messieurs !

– C'est pour le moins étonnant. À y réfléchir plus longuement, je crois que vous avez raison, ma chère ! » Continua-t-il à me dire en partant dans un rire franc, tenace et communicatif.

Je lui rendis son rire par un autre...

Plus discret.

Puis nous parlâmes de choses et de bien d'autres...

Comment et pourquoi avoir choisi cette croisière ; de nos vies respectives et, plus généralement, des choses de la vie.

C'est ainsi qu'il m'apprit qu'il était bien né en Écosse, dans une petite localité côtière du nord de l'Écosse qui se trouvait à huit miles au sud de Nairn [3]. Il n'hésita pas à m'annoncer son âge :

– « Je vais, dans une petite semaine, fêter mon soixante-douzième anniversaire, jeune fille !

– Fichtre ! Vous ne les faites pas, Peter.

– Comme c'est gentil ! Mais, je ne vous crois pas.

– Vous avez tort. Je vous assure que vous me rappelez mon grand-père quand il avait soixante ans. »

En fait, il m'avoua beaucoup plus de choses sur sa vie, pendant les deux heures que nous passâmes au restaurant, que du maigre entrefilet que je lui servis en échange...

Né dans la dentelle (ses ancêtres, par alliance, possédaient le comté où il vit le jour depuis le début du XIVe siècle), séparé depuis maintenant huit ans (son ex-femme était la comtesse de Cawdor) ; il laissa logiquement les clefs du château à sa femme et à ses petits-fils (son couple n'ayant eu aucun descendant mâle). Pour, une fois partagé le reste du patrimoine (terres et domaines) entre leurs deux filles et ses autres petits-enfants, partir voyager à travers le monde avec les larges moyens financiers que lui procuraient les dividendes de ses diverses entreprises en Angleterre, en Australie et aux États-Unis.

Pour m'informer plus en détail : il me dit avoir été l'un des premiers, au début des années 1970, à avoir acheté deux concessions en mer du Nord à des fins de prospection et d'extraction du pétrole. Il y fit dresser deux plates-formes.

Je buvais comme du petit-lait tout ce qu'il me raconta.

[3]. Nairn est une petite ville de l'Écosse qui se situe au nord de l'embouchure du canal Calédonien où figure le Loch Ness⁶. Et, comme le raconte la légende, ce lac cacherait la présence d'un monstre marin qui hanterait ses profondeurs. Mais, plus sérieusement ou pour compléter ce passage, voici l'histoire du château de Cawdor...

C'est le château préféré des fantômes où, pour le moins, c'est ce qui est indiqué sur une plaque à l'entrée. Ce château se trouve à environ 20 km de la ville d'Inverness, la capitale des Highlands. Il fut construit sur une forteresse du XIV^e siècle, remanié au XVII^e siècle et surtout associé au fameux *Macbeth* de Shakespeare. En effet, c'est dans ce château que Shakespeare situe l'assassinat du roi Duncan.

À noter aussi les magnifiques jardins entourant cette forteresse.

À l'intérieur, vous découvrirez une succession de salons et pièces diverses joliment meublées, mais aussi une pièce secrète, découverte seulement en 1979, où se trouve un arbre ! La légende dit que ce château aurait été construit à la suite d'un rêve fait par le comte de Cawdor. Il devait envoyer un âne [3 bis], chargé d'or, à l'endroit en question et construire le château là où l'animal s'arrêterait. L'âne se coucha sur une aubépine, celle-là même qui se trouve dans la pièce secrète. Selon une méthode d'analyse au carbone 14, celle-ci daterait de 1312.

Le château et ses jardins s'ouvrent au public du 1^{er} mai au 14 octobre, depuis 2001, entre 10 h et 17 h 30. Le prix d'entrée est de 6 £ (soit 7,9 €), pour les adultes. Vous pouvez aussi obtenir les billets qui permettent seulement l'accès aux jardins ; ceux-ci coûtent 3 livres (4 €).

L'histoire raconte que Muriel Calder, l'héritière du château, a été enlevée à l'âge de 12 ans et s'est mariée avec le fils du comte d'Argyll, Sir John Campbell, en 1511. Après sa mort, un fantôme portant une robe bleue de velours a été entr'aperçu dans le château.

Quoique personne ne puisse dire si c'est le spectre de Muriel Calder !

Un autre fantôme hante ce château...

Selon la légende, il s'agit d'une femme sans aucune main qui se promène ici depuis le XIX^e siècle. Cette femme était la fille du comte de Cawdor. Elle tomba amoureuse d'un homme... qu'elle voyait en secret, car elle craignait la réaction de son père !

⁶ Le Loch Ness, lac étroit de 37 km de long et de 2 km de large, fait partie, avec le lac Locky, du canal Calédonien. Ses eaux, dont la profondeur maximale est de 230 mètres, s'écoulent par la rivière Ness jusqu'au *Moray Firth* (un golfe de la mer du Nord). La légende raconte que ce lac est habité, depuis des temps immémoriaux, par le monstre du Loch Ness, mais l'existence du monstre n'a pas encore été prouvée à ce jour !

Celui-ci surprit les amoureux et ordonna que l'on coupe les mains de sa fille afin qu'elle ne puisse plus serrer son compagnon contre elle.

[3 bis]. Donc cette légende raconte son « érection » (celle du château bien sûr). « Seriez-vous délurés à ce point pour imaginer autre chose ? »

Le seigneur local, à la suite d'un rêve, fit remplir un coffre d'or et le fit arrimer sur le dos d'un âne, le laissant errer sur son domaine toute une journée. Là où l'âne s'arrêta, sous un arbre, le comte de Cawdor (Calder) fit construire le château. Mais la légende ne s'arrête pas là... Car, dans une pièce à la base du château, il se trouve toujours un arbre ! Mort, certes, mais des datations au carbone 14 attestent son existence à l'époque de la construction du château.

« Ah ! L'Écosse et ses fantômes ! Singulière histoire ! N'est-ce pas ? »

Nous en étions au dessert, quand survint le garçon pour nous annoncer que le repas était offert par la maison...

Quelle surprise ! Qui n'en fut pas une longtemps, car, à l'autre bout de la terrasse, je reconnus le réceptionniste de l'hôtel qui, malgré ses ex-allures de concierge, nous confia être l'un des actionnaires du lieu où nous venions de ripailler.

Grand seigneur, Peter voulut payer l'addition...

– « Non ! Milord, vous êtes mes invités. J'insiste !

– Si, comme je le suppose à votre accent, vous êtes originaire du Texas ! Alors je rends bien volontiers les armes, mon cher.

– Comme vous le supposez bien, j'accepte votre reddition, mon bon et sympathique Monsieur. »

Nous finîmes tous les trois la soirée devant un rhum martiniquais, qui nous fut servi avant que nous quittassions cet endroit convivial et festif. Enfin pas tout à fait. Car, ayant remarqué la bonne humeur, la joie de vivre et la forme qui rejaillissaient du visage de Peter, je proposai d'aller finir la soirée ailleurs. « Dans mon esprit, cela sous-entendait une bonne partie de la nuit, puisque je retrouvai, moi aussi, les moyens délurés et physiques de mes vingt ans. »

Avant de partir, Jack me souffle à l'oreille d'aller finir la soirée, toujours de sa part, à l'*U at 69* :

– « Un bar-club branché du 609 Eastgate Avenue qui se trouve, au nord de l'hôtel, à une distance équidistante de là où nous sommes.

– Merci pour tout ! » dis-je, lui donnant un baiser sur la joue droite.

Qu'il ne me rendit pas. Peut-être par peur de vexer le vieux monsieur, qui m'avait déjà pris le bras pour franchir le pas-de-porte du restaurant...

Une bouffée de chaleur, un peu moins forte que celle de tout à l'heure, nous entoura dès que nous eûmes posé le pied sur le trottoir.

– « C'est par là ! fis-je à Peter, avant qu'il ne se décidât pour une rentrée directe à l'hôtel, court-circuitant ainsi le début de la nuit dans le quart d'heure qui suivrait.

– D'accord, Helena ! Je vous suis. »

Et c'est toujours bras dessus, bras dessous que nous fîmes notre entrée dans ce bar-spectacle...

Un orchestre de jazz animait, sur fond de scène, l'ambiance bon-enfant des lieux.

Dans ce club de six à sept cents mètres carrés, une foule, que j'estimai à 50 personnes, se pressait sur une piste de danse pas plus grande qu'un dé à coudre ; tandis que le reste (une bonne centaine) était assis ou accoudé au comptoir d'un bar enfumé, où cinq à six serveurs-jongleurs servaient des cocktails maison, ou bien installé autour d'une trentaine de tables rondes disposées sur les trois autres côtés de la salle.

Peter me fit la remarque qu'il était de plus en plus difficile de trouver des endroits collectifs où la cigarette fut encore autorisée. Eh oui ! Les États-Unis s'étaient aussi mis à l'interdiction de fumer dans les lieux publics. Nous sûmes, en milieu de nuit, que ce Club, même privé, payait une taxe pour une dérogation. Il n'en était pas de même pour tous ; un quota ou un pourcentage au prorata du nombre d'habitants étant donné, à chaque ville, par l'administration du comté ou du territoire concerné.

« Bon ! Je les trouvais un peu moins cons que nous, puisqu'ils responsabilisaient les clients, vis-à-vis de leur santé, et les patrons de boîtes, vis-à-vis de leurs clients. »

Trois heures cinquante...

C'était, de mémoire de vieil Écossais, évoqué par Peter sur sa vie antérieure, la deuxième ou la troisième fois qu'il se couchait si tard. C'est ce qu'il me dit après m'avoir raccompagnée jusqu'à ma chambre et qu'il scella par un gentil baisemain à l'anglo-saxonne ses remerciements, « pour avoir passé une très agréable nuit en ma compagnie ». Je les lui rendis avec un sourire timide et des yeux au fond desquels pouvait se lire le regret qu'il ne soit plus très jeune.

« Ce qui, soit dit entre nous, aurait pu ouvrir les perspectives d'une fin de nuit plus agitée et torride ! En fait, vous m'avez comprise, j'aurais bien voulu lui offrir autre chose. »

Tant pis !

Je me rattraperai une autre fois...

Il était temps d'aller faire «téter les puces», comme le répétait si souvent mon grand-père Henri avant de rejoindre, sous les couvertures du lit de leur chambre, les bras de Noémie, devenus désormais et presque définitivement plus amicaux qu'amoureux ; ceux d'une femme fatiguée par l'âge de ses artères et de son corps... en général.

«Reposez en paix mes êtres chers ! »

Le radioréveil, que j'avais pris soin de programmer avant de m'enfouir dans les draps de lit, sonna... un bon moment avant que j'émerge de mon court et paisible sommeil qui, malgré la longue journée de la veille, me parut salutaire. Je sortis de la douche avec une pêche d'enfer. Le bateau, qui nous attendait quelque part sur les quais du fleuve Mississippi, n'avait qu'à bien se tenir ; la dame était prête à l'abordage...

Il était 9 h 15' lorsque nous montâmes à bord des deux bus.

Et il fut, après une petite excursion [4] touristique roulante et avec guide dans Saint-Louis, 11 h 45' lorsqu'ils nous déposèrent au pied de l'embarcadère du Delta Queen.

[4]. Petite excursion durant laquelle quelques-uns des croisiéristes mitraillèrent, avec leur appareil photo : le *City Museum* (le musée de la ville) ; la *Maison du poète Eugène Field* (1850-1895) ; le *Missouri History Museum* (le musée de l'histoire du Missouri qui présente, entre autres sujets, l'expédition Lewis et Clark ou l'exposition de 1904) ; le *Théâtre Fox sur Grand Boulevard* (qui a une jolie façade de style byzantin). Avec le même mouvement, les voyageurs continuèrent à prendre des photos de la *Cathedral Basilica of Saint Louis*, dont la conception originale combine une architecture extérieure de style roman à un magnifique intérieur de style byzantin. Elle renferme la plus grande collection de mosaïques du monde, créée par vingt artistes différents et couvrant plus de 8 000 m². La *Ravenna Mosaic Company* commença, en 1921, la mise en place de 41,5 millions de morceaux de mosaïque en tesson de verre d'une palette de plus de 7 000 couleurs ; elle fut terminée... en 1988.

Ce fut au tour du quartier de la colline (*The Hill*, un ancien quartier italien) et du *Soulard Market district*, qui est l'un des plus anciens quartiers de la ville (1779-1842).

Quant à l'incontournable *Jefferson National Expansion Memorial*, qui représente le symbole de la ville, construit à proximité du lieu de départ de l'expédition Lewis et Clark (il fut classé mémorial national le 21 décembre 1935), ils finirent leur pellicule dessus.

Croisière en eaux troubles

En ce qui concerne le *Jefferson Memorial*, il est géré par le NPS (les services des parcs nationaux). De plus, ce parc commémore : l'achat de la Louisiane française par les États-Unis ; l'établissement de la première cathédrale à l'ouest du Mississippi ; mais aussi, le premier débat démocratique sur l'esclavage, soulevé par Dred Scott Sandford (1799-1858). Il se trouve sur les rives du Mississippi et abrite le *Museum of Westward Expansion*.

Il est l'heure, à présent, de commencer ce pour quoi je suis venue.
C'est-à-dire...

LA CROISIÈRE.

Il est douze heures moins trois minutes...

Notre petit monde monte à bord du Delta Queen.

Une fanfare locale ou plutôt un big band aux cuivres rutilants expressifs, avec piano, contrebasse et batterie posés sur une estrade, et une escouade de pom-pom girls tricolores nous accueillent sur les quais.

La passerelle latérale avant tend ses seize mètres de long (bonjour à ceux qui n'ont pas le pied marin) et... à son extrémité, sur l'entrée du premier pont, le commandant et deux charmantes hôtesse nous souhaitent tour à tour la bienvenue à bord.

Un autre steamboat, plus petit, de la compagnie M..., est amarré à côté du nôtre.

Pendant ce temps, nos bagages transitent des coffres des autobus au service d'étages, où une bonne dizaine de bagagistes se chargent de les réceptionner et de les distribuer vers les cabines allouées, presque aléatoirement, aux croisiéristes. Je dis cela, car certains d'entre nous, eu égard à leur rang social ou tout bonnement grâce à leurs finances, s'étaient vus octroyer les plus belles et spacieuses cabines du bateau.

Quoique, dans les jours qui suivirent, je ne vis pas une grande différence entre elles, mis à part la suite présidentielle et les autres...

D'ailleurs, avant qu'Helena ne prenne possession de sa cabine et fasse la connaissance d'une partie des passagers, elle va nous faire connaître plus en détail le...

Delta Queen.

Le Delta Queen, qui est un navire à vapeur propulsé par une roue à aubes placée à l'arrière, fut construit pour le transport de passagers. Sa superstructure est construite en acier et en bois...

Les trois ponts sont soutenus par des armatures en fer, la coque est faite de plaques assemblées et tenues par des rivets en acier galvanisé. Sa propulsion ou sa force motrice est assurée par un système de condensation de l'eau (dans des chaudières à charbon) sous forte pression entraînant un moteur à vapeur alternatif.

Le Delta Queen a été construit en 1927 à Stockton, en Californie, aux chantiers navals du *CN & L.* : ils ont remonté la coque, posé la machinerie et construit la superstructure. Il faut savoir que la coque avait été construite par le chantier naval de William Denny à Dumbarton au *Clyde* en Grande-Bretagne, puis démontée et envoyée en Californie pour y être réassemblée.

Le Delta Queen a commencé sa vie en transportant des passagers sur la rivière Sacramento en Californie. Il a ensuite été adapté pour des trajets plus longs sur le *Western Rivers*.

Sa coque avait été conçue pour permettre une navigation propice sur les eaux de la baie de San Francisco et cette caractéristique lui a servi, puisqu'il obtint un vif intérêt populaire.

Au fil du temps, elle a été modifiée pour répondre aux exigences du commerce et des organismes gouvernementaux. Les principales modifications ont été faites dès lors que le Delta Queen servit les besoins de la marine américaine en 1942. Puis, d'autres furent apportées lorsqu'il rejoignit le fleuve Mississippi en 1946. Cependant, la plus grande partie de la construction originelle survit et les principales modifications apportées pour la sécurité, l'hébergement et le confort des passagers, ne portèrent pas atteinte à son intégrité.

Le Delta Queen a été construit avec, selon l'expression, du lourd : protection par un système de cloisonnage à triple immersion, composé de plaques en acier galvanisé à double rivet dans l'angle des cadres. Sa longueur apparente est de 250 pieds (76,20 m), sa longueur totale de 285 pieds (87 m). La coque moulée fait 13,56 m de large, 17 m sur l'ensemble du faisceau, pour 3,5 m de profondeur de cale. La proue laisse la place à une large et imposante roue à aubes.

La coque possède : un fond plat, sans aucune quille externe ; une rentrée profilée pour amoindrir les contraintes ; des crosses distinctives, à l'arrière, pour chaque gouvernail.

Quant au pont supérieur, il englobe le poste de pilotage, comme pour la plupart des autres bateaux à vapeur circulant encore en Occident ou en Afrique, mais il est étayé par un brûlage à la torche sur la partie supérieure de la coque, de chaque côté, à la place de l'ancien système qui suspendait le poste de navigation par un treillis en arc de cercle.

Croisière en eaux troubles

En interne, le Delta Queen est divisé en sept compartiments étanches constitués de six cloisons transversales. La coque du Delta Queen est renforcée par un système interne de treillis qui soutient l'ensemble de sa structure et de sa superstructure. Deux poutres en treillis, longitudinales, forment le squelette à travers les cloisons de la proue à la poupe. La grande résistance de la coque permet de supporter le poids de lourds aménagements, tels que les moteurs et les chaudières, sans déformation.

Un système de contrôle interne des supports structurels de la coque devint la norme sur les bateaux à vapeur dès la fin des années 1920.

Le compartiment de proue avant, au niveau de la cloison d'abordage, contient les chaudières pour la fabrication de la vapeur. Quant au cabestan, il se situe sur le pont avant. Il renferme aussi un propulseur d'étrave et un petit moteur diesel qui l'alimente. Le propulseur d'étrave est équipé d'une paire de petites hélices, situées dans un tunnel transversal, capables de fonctionner dans les deux sens : ce qui aide à guider le Delta Queen avant les virages prononcés (et ils sont nombreux sur le Mississippi).

En arrière de la cloison d'abordage se trouve la « batterie » (pièce, endroit réservé) qui, autrefois, était composée des cabines de couchage pour les hommes d'équipage. Cette zone contenait sept cabines, avec deux lits dans chaque cabine. C'était le dernier compartiment, à l'arrière de la cale, avant la chaufferie.

La chaufferie occupe la partie centrale de la cale et s'étend verticalement à travers le pont principal. Les deux grosses chaudières à tubes récupérateurs d'eau sont disposées latéralement le long de la quille. Chaque chaudière est équipée de brûleurs fonctionnant au pétrole brut vaporisé par un système d'air soufflant. La chaleur dégagée passe autour des tubes où circule l'eau, prélevée à l'arrière de la chaudière, qui revient une deuxième fois avant de laisser échapper le trop-plein de vapeur à travers les gaz d'échappement et sous la forme d'une fumée presque blanche dans le conduit de la cheminée. La vapeur produite par les chaudières est extraite des tambours, disposés sur le dessus, et passe à travers la ligne principale de conduite située au-dessus de la salle des machines. L'ensemble du compartiment vapeur est recouvert d'une tôle en acier inoxydable et d'un matériau réfractaire.

Les chaudières actuelles sont les mêmes qu'à l'origine sur le Delta Queen. La première chaudière, à l'avant, a été construite par la *McNaul Boiler Manufacturing Company* de Toledo, dans l'Ohio, et certifiée par l'expédition *Board* en août 1919. La seconde est une chaudière Foster Marine Boiler, au numéro de série 4377, construite par le *Murray Iron*

Works Company de Burlington, dans l'Iowa, qui équipait aussi les destroyers de la marine américaine à cette époque. Peu après la guerre, ces chaudières ont été vendues comme excédentaires et achetées pour être utilisées sur d'autres bateaux à vapeur. Lors de leur construction, elles ont été certifiées pour fonctionner à des pressions allant jusqu'à 450 bars. Le niveau de l'eau dans la chaudière est visualisé par un indicateur de niveau d'eau. C'est une large fenêtre moulée à un tube ouvert en haut et en bas à l'intérieur de la chaudière, à travers lequel le niveau d'eau peut être consulté. Cela permet de contrôler l'appel d'eau nécessaire au bon fonctionnement et de ne pas laisser le niveau d'eau suffisamment bas pour éviter des dommages à la chaudière.

Un petit périscope donnant directement sur la salle des chaudières et un système de commandes permettent à l'ingénieur de garde d'obtenir un réglage efficace des débits ; notamment en vérifiant l'échappement excessif de fumer.

Un certain nombre de petits moteurs à vapeur auxiliaires, de puissances différentes, des pompes et des groupes électrogènes complètent la salle des machines. Le *Delta Queen* utilise aussi plusieurs moteurs Diesel et des générateurs, ainsi que des vérins hydrauliques qui servent à tourner la barre (sorte de direction assistée.) Il existe un générateur diesel qui fournit la puissance électrique à tout le navire. Les pompes à vapeur sont toutes situées dans la salle des machines avant. Au-dessous de la salle des machines, il se trouve un autre système de turbines à vapeur qui peut faire tourner le générateur électrique de secours en cas de besoin.

Le prochain compartiment, à l'arrière de la salle des machines, est le carré réservé à l'équipage d'astreinte. Chacune des batteries est conçue pour une double occupation, comme celles situées à l'avant et conviées au reste de l'équipage en fonction.

Un autre compartiment, plus en arrière et sur un autre pont, sert à l'équipage administratif (une banque avec coffre, un économat, etc.), tandis que les agents des « cantines » (cuisines) sont situés à l'arrière de la salle à manger.

Le compartiment arrière de la coque est la zone comprenant le gouvernail et le système de rotation des multiples pales de la roue à aubes. Il s'agit d'une zone exiguë en raison de la faible hauteur du fond de la coque à l'arrière.

La superstructure du *Delta Queen* est composée de quatre ponts : le premier pont ou le pont principal, dans lequel le moteur servant à la propulsion est situé ; le salon de pont, où la faune des passagers ou des

invités vit les trois quarts du temps, se situe au-dessus ; la plate-forme d'observation, au niveau de la salle de pilotage et au-dessus du Texas, avec son propre pont, se trouve tout en haut. Le Delta Queen a été construit avec le « Texas » (voir plus loin [1]). Le pont principal permet, à l'avant, le transport des automobiles. Le garage et le cadre de réception de la chaudière sont construits en acier. Les passages de ponts de circulation piétonne, les cloisons et les ponts supérieurs sont construits en bois avec de l'acier de renforcement.

Un seul mât, monté sur l'axe avant du navire, surplombe une aire d'atterrissage pour hélicoptère.

Deux grandes portes coulissantes sur le premier pont, à bâbord et à tribord, donnent accès à des espaces de stockage et aux appareils de l'ingénierie. À l'intérieur, il existe un élégant escalier en bois et en laiton servant d'accès à la plate-forme du pont supérieur. Quant à l'escalier principal, il est flanqué de chambres à bâbord et à tribord, qui se prolongent jusqu'à l'arrière de la salle à manger.

La salle à manger (*Orléans, chambre* en anglais) est maintenant sur le deuxième pont, où elle a été transférée au cours de la reconversion pour une utilisation sur le Mississippi. À l'origine, elle était située dans l'espace correspondant au salon.

Un bar à alcool a été mis en place au début des années 1950 dans l'aile tribord de la salle Orléans. Ce bar a été détruit en 1962 par un incendie, mais a rapidement été réparé et remis en service.

Les cuisines se trouvent derrière la salle Orléans. Elles produisent à la fois : des repas de haute qualité pour les passagers ; une cuisine un peu plus standard pour les officiers et membres d'équipage en service.

La salle des machines occupe toute la largeur de la poupe, sur le pont principal, qui contient les moteurs, les gouvernails et les machines auxiliaires. Détails...

Les moteurs sont installés, à bâbord et à tribord de la salle des machines, sur de solides bâtis appelés cylindres de bois.

Chaque cylindre est sensé : ouvrir et fermer les chambres de pression ; régler les têtes de crosses à leurs extrémités internes ; entraîner l'arbre de la roue à aubes à l'arrière.

Les moteurs ont été conçus et construits par la *Charles H. Evans & Company* de San Francisco à partir de moulages bruts en acier, fournis par les grandes industries *Krupp* en Allemagne et *William Denny & Sons* en Écosse.

Les moteurs sont composés de clapets ; sortes de soupapes qui actionnent l'arbre à cames du moteur à plein temps, mais avec des

coupures variables. Ce système sert à régler la fourniture de vapeur pendant toute la course. Les lourds pistons de poussée traversent le long d'une glissière, attachée au sommet du cylindre de bois, et meuvent le vilebrequin. Celui-ci pousse et tire le piano qui tourne la manivelle et donc la roue à aubes. Les chambres de pression sont de différents diamètres dans les moteurs : la haute pression est assumée par un cylindre de 26 cm de diamètre ; la faible pression par un cylindre de 52,5 pouces (133 cm) de diamètre.

« Pour s'imaginer le gigantisme d'un moteur : chaque cylindre à une course de dix pieds (3,05 m) et chaque moteur développe 2 000 CV. »

La roue à aubes est faite d'une construction d'acier et de bois qui propulse le bateau. Elle fait 29 pieds (8,84 m) de diamètre et 18 pieds (5,5 m) de long. Six brides, détenant chacune seize armatures, sont uniformément espacées sur les pales. Les armatures sont toutes tenues rigides par des cercles en fer. Chaque bras et bride forment un segment de la roue. Les extrémités des bras de chaque secteur d'action sont jointes aux « pagaies » (planches qui poussent le bateau).

Tous les contrôles et actions, dans la salle des machines, sont situés entre les moteurs. Un système de cloches, relié à la cabine de pilotage, guide l'ingénieur de quart quant à ce qui est de la vitesse et de la direction souhaitée. Il doit y avoir en permanence un chef mécanicien et un opérateur de service dans la salle des machines, ainsi qu'un pompier dans la chaufferie, quand le Delta Queen est en exploitation.

La commande de direction est commandée depuis la cabine, mais une grande partie du système multiple de gouvernail est situé dans la salle des machines. Car l'ancien système à l'aide de câbles, depuis la cabine jusqu'à la barre centrale à l'arrière du bateau, s'était révélé trop dangereux en raison de fréquentes ruptures dans le câble. Aujourd'hui, les commandes hydrauliques guident la barre centrale et deux autres assurent le contrôle des palles en les manœuvrant. Deux autres gouvernails, appelés singe-gouvernails, ont été ajoutés derrière la roue à aubes pour une meilleure direction.

Le pont au-dessus des chaudières était souvent connu sous le nom de la « Chaudière-pont », mais, sur le Delta Queen, il est désormais appelé la « Cabine ». Quand le bateau circulait en Californie, il était connu sous le nom de Salon de pont. Ce pont et tous les ponts supérieurs ont, à l'extérieur, une promenade qui donne sur un grand espace ouvert en avant du rouf. La Cabine et le pont Texas ont été agrandis, donc prolongés en avant de la superstructure, fermée en 1945. Un bastingage courbé décrit le bord de la Cabine sur le pont avant.

À l'intérieur de l'espace clos de la superstructure de la cabine, sur le plus grand pont du bateau, se trouvent trois salons. Le Salon avant a été autrefois divisé en deux par une cloison en verre, avec une salle fumeurs.

L'escalier du pont principal est situé à l'extrémité avant de cette salle fumeurs, et l'escalier situé au milieu du bateau passe en plein centre de la grande salle Orléans.

Le grand escalier, construit en acajou et laiton, qui s'élève jusqu'au salon Texas, donne directement sur l'escalier qui descend à la salle Orléans. À l'arrière de la cabine du Salon avant se trouve un magasin de souvenirs, à tribord, ainsi que le bureau des commissaires de bord.

Dix cabines luxueuses ont été créées, en 1945, à partir de la zone anciennement occupée par la salle à manger...

Ces grandes cabines (dont j'évoquais l'existence au début du chapitre) sont appelées « ferry » en raison de la tradition occidentale sur les bateaux à vapeur circulant sur les rivières et fleuves européens. Elles portent toutes des noms d'État.

[1]. Le prochain pont, qui s'appelle maintenant le Texas, était plus connu auparavant sous le nom de plate-forme d'observation.

Le *Texas Lounge* se trouve à l'avant, au sommet du grand escalier.

Ce salon contient une série de fenêtres d'une grande visibilité vers l'avant. À l'arrière de la salle existe un certain nombre de cabines, qui ont peu changé depuis leur aspect originel. Toutes ces cabines s'ouvrent sur l'extérieur.

Deux escaliers extérieurs, à bâbord et à tribord, donnent accès à la véranda jusque sur le pont-cabine. Des chaises longues et des bancs en acajou sur le pont et au-dehors permettent aux passagers d'apprécier le paysage, qui défile lentement, dans un méritoire confort.

Au-dessus du pont Texas, il a été aménagé une aire de bronzage, que nous qualifierons de solarium. La tradition occidentale sur les bateaux à vapeur a été respectée : en effet, ce pont sert souvent à des assemblées entre responsables politiques de différents États nationaux et internationaux ; c'est pourquoi cette zone a été appelée « le Texas » (État le plus grand des USA).

Sur ce pont, il existe un certain nombre de grandes cabines luxueuses, dont celle où le Président Jimmy Carter fut l'occupant.

À l'avant du solarium, nous trouvons les cabines des chefs mécaniciens et des officiers, qui logent hors de chez eux pendant les croisières. Croisières qui peuvent durer jusqu'à six semaines suivant la destination et le nombre de haltes sur le Mississippi.

Au-delà des logements des chefs d'équipage, il y a deux sémaphores, montés sur des pylônes, qui permettent de communiquer avec les berges et d'identifier le Delta Queen la nuit.

La corne de brume et les sirènes à sifflets sont installées à l'arrière du conduit de cheminée, sur le toit de ce pont, et fonctionnent avec la vapeur fournie par des tuyaux de la chaudière et contrôlée par un clavier spécial, sorte de piano, sur la face arrière de ce pont. Les sirènes à sifflets jouent, parfois la nuit, et sont accompagnées de lumières multicolores pour faire apparaître le ballet féérique de la vapeur au-dessus des sifflets.

Les passagers ne sont pas informés de ce secret, mais les membres de l'équipage insinuent que diverses formes et couleurs de gelée sont introduites dans la chaudière pour produire ces effets.

Le poste de pilotage est en forme de grande véranda, avec un toit plat, montée au-dessus de l'extrémité avant du pont Soleil.

Le toit est surmonté d'un radar moderne de navigation posé à l'extrémité d'un mât court. Il dispose de deux autres mats courts avec des feux montés à leur sommet. C'est là le point le plus élevé du Delta Queen et il est parfois sujet à de faibles dommages lorsqu'il passe sous des ponts fluviaux aux hauteurs de tablier trop justes.

D'ailleurs, l'un des tuyaux des trois carillons ou sifflets à vapeur qui passent directement derrière le poste de pilotage est assez souvent malmené et réparé ou rectifié.

La principale caractéristique à l'intérieur du poste de pilotage est le pupitre de commande. Seule la commande qui assurait autrefois la vitesse de rotation de la roue à aubes du bateau a été supprimée : elle reste du domaine du chef mécanicien. Les commandes de gouvernails sont contrôlées par des leviers de direction plus modernes. Toujours dans le poste de pilotage se trouvent tous les moyens de communication radio, les contrôles pour les projecteurs, les écrans radars ; il y a même un distributeur de boissons chaudes ou fraîches et un petit réfrigérateur. Une porte, à l'arrière du poste, donne accès sur le toit de la véranda.

Chaque côté du poste de pilotage, des plates-formes en forme d'aile permettent au commandant de bord de communiquer, à vue, comme sur les anciens voiliers, en cas de blocage des opérations classiques de bon fonctionnement.

Avec ses 12,5 m de hauteur et ses 40,64 cm de diamètre, un seul bras renforcé et disposé au milieu et à l'avant du bateau, juste en bout de la superstructure, soutient le boom. Il est utilisé pour abaisser ou lever la position de la lourde charge de cinquante-quatre pieds de long de l'embarcadère principal. Cette passerelle, mue par de multiples poulies,

permet l'embarquement des personnes, des bagages et de petits matériels jusqu'à concurrence de 7 800 livres (3 900 kilos).

Le haut du conduit de cheminée est aujourd'hui peint en noir. Il est entouré d'une bande peinte en vert, avec les initiales « D et Q » en blanc.

Ces couleurs ont été héritées de la *Ligne Greene*, qui a perpétué la mission du Delta Queen sur le Mississippi.

Les autres fonctionnalités de la haute silhouette du Delta Queen sur le pont supérieur sont : un mât arrière, où flotte le drapeau national qui sert aussi à contrôler l'axe de navigation à vue, par le pilote, en regardant vers l'arrière ; quatre mâts de drapeaux auxiliaires de chaque côté du pont ; plusieurs systèmes de climat...

Pour clore le sujet :

Le Delta Queen reste aujourd'hui l'un des deux seuls bateaux à vapeur qui exploitent l'*Ouest Rivers*. Il est désormais le seul à transporter uniquement des passagers sur le fleuve Mississippi. Au départ, il avait été conçu pour naviguer sur la rivière Sacramento, mais, lors de la Seconde Guerre mondiale, il servit au transport d'engins et de soldats pour la marine américaine. Il a ensuite transité par le canal de Panama et le golfe du Mexique, lors d'un périple long et même dangereux, pour emprunter l'embouchure du Mississippi et se refaire une beauté sur ses berges avant de devenir le fleuron des bateaux de la *Western Rivers* : ceux qui sillonnèrent le fleuve depuis le milieu du XXe siècle, à partir de la fin des années 1940, et jusqu'à nos jours. Il rappelle, en le voyant, le souvenir ancien des bateaux qui, avant le chemin de fer, se voyaient confier le transport des passagers, de fournitures en tout genre, des céréales, du bétail, etc., entre la Louisiane et les Grands Lacs du Nord des É.-U.

Mais le Delta Queen, dès que nous eûmes mis le pied dessus, devait faire l'objet d'une attention soutenue des membres du Congrès et... nous apprîmes, à peine installés, que la ligne de croisière américaine Majestic avait annoncé l'arrêt des croisières fluviales à bord de son bateau à vapeur : le Congrès américain ayant décidé de ne pas reconduire l'autorisation de navigation du navire pour des raisons de sécurité.

Une page de l'histoire américaine se tourne. Car, malgré l'attachement des Américains pour ce navire, le Delta Queen ne descendra plus le Mississippi à partir de novembre 2008. Reconnu comme monument historique en 1989, le bateau à vapeur ne bénéficiera plus de dérogations de la part du Congrès américain. Depuis la mise en place des nouvelles règles de sécurité, le Delta Queen avait tout de même réussi à renouveler

à six reprises son autorisation de naviguer ; malgré une structure en bois dangereuse, en cas d'incendie.

Le président ou l'ambassadeur de la compagnie, Joe Uberroth, a exprimé sa tristesse après l'annonce faite par le Congrès...

« Nous sommes incroyablement déçus par cette décision, mais nous sommes extrêmement reconnaissants envers ceux qui ont travaillé inlassablement pour préserver notre place sur le Mississippi ! »

« Nous aussi ! »

Reprise :

Dès mon arrivée à la salle de réception, un gentil groom en livrée rouge et noir me remet mon numéro de cabine et la clef de celle-ci.

– « Merci, jeune homme ! dis-je, avant qu'il ne me demande de le suivre, m'indiquant le chemin le plus court pour s'y rendre.

– De rien, Madame ! Je ne fais que mon job.

– Dans ce cas, menez-moi donc au bar le plus proche... J'ai soif.

– Bien ! Suivez-moi. C'est par ici... ! », me confirma-t-il.

Nous primes d'étroites coursives (comparées à celles du Queen Mary) et l'escalier, qui nous amenèrent directement au pied d'un splendide comptoir en acajou et aux cuivres rouges ; il jouxtait la salle Orléans...

Je m'installai sur l'un des vingt ou vingt-cinq sièges au dossier de velours rouge, à la colonne cuivrée pivotante fixée au sol à cause du roulis et du tangage ; balancements, certes légers, qui pourraient survenir lors de la navigation sur le fleuve Mississippi [2].

Le bar était désert... Je rougis de m'être empressée de vouloir avaler une boisson avant de prendre possession de ma cabine et de rejoindre les autres à la salle de restauration, dont le programme mentionnait notre invitation pour 12 h 45'. Mais bon ! Comme la pièce de théâtre de 1953, devenue depuis une expression connue : « J'y suis, j'y reste ! »

Le garçon qui m'accompagnait fit le tour du comptoir et franchit une porte, style saloon, avant de revenir avec un grand et jeune type en train de s'agrafer les boutons du haut de sa tunique de barman...

– « Bonjour Madame ! » me dit-il, dans un français à l'accent incroyablement parisien.

Je crois que je lui bredouillais quelque chose comme « Salut, jeune homme », avant de bien comprendre et d'être surprise, car il venait de s'exprimer dans ma langue maternelle.

– « Quelle boisson désirez-vous que je vous serve, Madame ?

– Donnez-moi un Martini blanc, s'il vous plaît. Bien frais !

– Voulez-vous que je l'agrémente avec quelques-unes de mes épices favorites ? me demanda-t-il, fixant de ses yeux noirs un point précis de mon anatomie : le haut de ma poitrine ; offerte généreusement à la vue de tout le monde grâce au décolleté majestueux.

– Oui ! » lui répondis-je sans réfléchir, encore perdue dans une situation congrue, soupçonnable d'intuitions libidinales et, sous le coup, incongrues.

Muni d'un mélangeur à cocktail, lumineux et transparent, il s'activa derrière son comptoir et... il me servit une boisson glacée aux couleurs étranges mettant mes papilles gustatives en exergue.

Je bus presque d'un seul trait mon verre, givré par une sortie préalable d'un congélateur dans lequel il séjournait.

– « Eh bien ! Vous aviez soif, Madame, articula le barman. Le regard toujours plongé sur les lobes supérieurs de mes seins.

– Oui ! répondis-je, une nouvelle fois, avant de passer le bout de ma langue sur mes jolies lèvres, carminées par un rouge à lèvres éclatant.

– Cool ! Voulez-vous un autre Martini ? » me demanda-t-il, alors que ses joues devenaient aussi rouges que les traces laissées sur le rebord de mon verre...

Je le lui tendis, sur le champ, pour qu'il m'en réserve un autre.

Où je me trouvais, je pouvais apercevoir le fleuve et ses méandres par la grande baie vitrée qui donnait sur la promenade du troisième pont bâbord du bateau.

Soudain...

Une silhouette féminine à l'allure pressante, courant juste en bordure du bastingage, passa par-dessus bord en plein dans ma ligne de mire et à quelques mètres de moi...

Elle tomba, dans le fleuve, sept mètres en contrebas.

Je vis le visage du barman se figer...

Il sortit, avec grande vitesse, par la porte de communication extérieure du salon-bar et courut plonger une tête dans les eaux boueuses.

[2]. « Grand fleuve. »

Avec l'arrivée des bateaux à aubes⁷, commence une période de prospérité pour les planteurs du sud-est des États-Unis. Il s'agissait de

⁷ Entre les années 1810 et 1815 sont apparus pour naviguer sur les eaux du Mississippi les premiers bateaux à vapeur et à roues à aubes qu'on appelait des *Steamboats*. Ils remplaçaient les voiliers à quille. Alors que les *Keelboats* étaient des embarcations au