

# SUR LA ROUTE AVEC GRAND-MÈRE

**D**ANS NOTRE FAMILLE, nous avons toujours été dans le secteur des transports depuis le milieu des années 1950. Je suis de la troisième génération, je travaille comme pilote de ligne, et je m'appelle Siobhan Patterson. Les deux générations avant moi sont ma mère, mécanicienne conductrice de locomotive pour l'Union Pacific Railroad, et ma Grand-mère, qui a entamé la tradition en étant chauffeur poids-lourd.

Marsha Rosenbaum Zieztinski, ma grand-mère, avait choisi d'être chauffeur routier en 1955. Ces temps-là étaient durs pour les femmes au travail, et elle avait choisi le milieu professionnel le moins favorable aux femmes : l'industrie des transports routiers. Grand-mère est née le 27 février 1933 dans une famille d'ouvriers juifs de Denver. Fille aînée d'une fratrie de six (elle a cinq frères plus jeunes) elle avait toujours voulu se trouver un travail pour quitter une famille qui était toujours à court d'argent et, quelquefois, était suffisamment dans la mouise pour, de temps en temps, ne pas avoir de nourriture à mettre sur la table.

C'était dans la décennie qui a suivi la crise de 1929 et avant la Seconde Guerre Mondiale et son père, qui n'avait que des boulots avec des salaires de misère quand il en trouvait, a été finalement capable d'avoir un emploi salarié en étant chauffeur routier, six mois avant Pearl Harbor. Avec le fait que le Royaume-Uni avait besoin de combattre contre les nazis, du matériel militaire était fabriqué en grande quantités et envoyé en Grande-Bretagne depuis les USA, augmentant le besoin en travailleurs tout au long de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie. Et, bien évidemment, le besoin d'accroître la capacité de transport.

Mon arrière-grand-père avait finalement trouvé un boulot comme chauffeur routier et cela a tout changé pour la famille. Être capable d'acheter suffisamment de nourriture pour faire plus d'un repas par jour ou moins, par exemple, change tout à la maison. Puis après Pearl Harbor, ce fut au tour de mon arrière grand-mère d'avoir un emploi de guerre dans une usine, et mettre plus d'argent dans le pot avec son salaire hebdomadaire, et aider à sortir sa famille de la misère.

Grand-mère s'est mariée à l'âge de 17 ans et elle a eu ma mère un an plus tard, en 1951, et ma tante Rachel en 1953. quand ses filles ont été assez âgées pour être à l'école maternelle, elle a cherché un boulot pour ramener plus d'argent à la maison. Mon grand-père, Abraham Zieztinski, avait une paye correcte en étant cuisinier à

la cantine de l'usine General Motors de Denver, mais quand vous êtes une famille ouvrière, vous êtes toujours à court d'argent avec seulement une paye et quatre à la maison à nourrir et habiller.

Grand-mère a pris des emplois à temps partiel non qualifiés partout où elle pouvait en trouver un, et ça la rapidement rendue malade de n'être qu'une vendeuse dans un grand magasin, une femme de ménage pour le siège social d'une grande compagnie d'assurances, ou d'autres boulots pourris que vous pouvez obtenir quand vous n'avez aucun autre choix parce que vous n'avez aucun diplôme. Un jour, quand ma mère avait trois ans et que ma tante Rachel avait fêté son premier anniversaire, grand-mère avait quitté son dernier emploi, un travail à la chaîne pour une conserverie, et elle était très réticente à prendre un autre boulot en bas de l'échelle, mais elle y était forcée par le faible salaire de mon grand-père.

Son père est venu à la maison après un long voyage de retour de Californie et elle lui a parlé. Grand-mère était entre le marteau et l'enclume, étant obligée de travailler pour éviter la misère, et ne trouvant rien d'autre que des boulots merdiques et sous-payés. Elle était loin d'être satisfaite de sa vie, et elle voulait en avoir une meilleure, même si travailler dur pour y arriver était requis. Comme elle l'a dit à mon arrière-grand-père :

« Papa, tu sais que je ne suis pas une chialeuse minable, et le travail dur, ça ne me fait pas peur. Racler la merde sur les sols, ou compter les boîtes de conserve sur une chaîne d'emballage, c'est pas une vie.

— T'as foutrement raison Marsha, répondit mon arrière-grand-père. T'es pas une fille fainéante, et t'as suffisamment de tripes pour sourire quand un trou du cul quelconque te botte le cul pour le plaisir. T'as pensé à faire le même boulot que moi ?

— Pourquoi pas... Tu penses que j'ai les tripes de le faire, papa ?

— Je ne fais pas que le penser, j'en suis sûr que tu les as.

— Ouaip... J'ai besoin d'avoir mon permis pour les camions, je pense que je vais m'y mettre dès maintenant... Alors, papa ?

— Ouaip. Fais-le. »

Alors, grand-mère a mis moins de deux jours pour s'inscrire à la formation professionnelle, offerte aux personnes sans aucune qualification professionnelle par la Chambre de Commerce de la ville de Denver. Elle a attendu dans la queue de la formation professionnelle pour l'industrie des transports. Quand elle est arrivée au guichet pour avoir son formulaire à remplir pour avoir sa place dans la classe des chauffeurs routiers, la jeune fille qui avait la tâche d'enregistrer les candidats pensa à première vue que ma grand-mère avait pris la mauvaise file :

« Excusez-moi madame, je pense que vous êtes au mauvais guichet, c'est celui dédié à l'industrie des transports... »

— C'est pas le bon pour s'inscrire à une classe de formation pour avoir un permis de chauffeur poids-lourd ?

— Heu... Quoi ?

— Je dis que je suis ici pour avoir un permis de chauffeur routier, est-ce que vous avez le formulaire pour m'inscrire ici même où bien je dois aller à un autre guichet pour le faire ?

— Heu... Madame, heu... Excusez-moi, mais j'ai quelque chose à vérifier avec mon superviseur... »

Demander à être chauffeur routier quand vous étiez une femme au milieu des années 1950 était davantage une preuve de démenche qu'une demande ordinaire pour obtenir un boulot correct, et l'employée de la Chambre de Commerce était sur le point de tomber de sa chaise quand ma grand-mère lui a dit qu'elle était là pour devenir chauffeur routier. Elle a pris une demi-heure avec son superviseur pour finalement être légalement obligée, avec réticence, d'inscrire ma grand-mère. Et ainsi, une nouvelle vie commença pour elle.

Elle eut alors une formation de trois mois pour avoir son permis de chauffeur routier, et elle était la seule femme d'une classe de 26 hommes. Le plus surprenant, aucun d'entre eux n'a jamais fait allusion au fait qu'elle était au mauvais endroit, et tous l'ont traitée d'égal à égal. Ils avaient tous une épouse, une sœur ou une mère qui devait travailler pour joindre les deux bouts, et voir une jeune mère de deux enfants qui travaillait dur pour faire le même boulot qu'eux ne les dérangeait même pas. Le formateur de conduite était un ancien sous-officier de carrière dans l'armée qui avait une décennie d'expérience militaire derrière lui, et il avait ce boulot au titre d'une formation de reconversion professionnelle pour ancien combattant.

À première vue, cet ancien combattant de la Seconde Guerre Mondiale et de la guerre de Corée regardait ma grand-mère comme si elle était une erreur de recrutement, lui parlant à peine, et ne la regardant même pas dans la salle de classe, une attitude que les autres élèves masculins ont trouvé insultante envers la grand-mère.

Ce qui a fait tilt avec l'ancien sous-officier était le fait que ma grand-mère était une bonne élève, et une stricte disciplinée : jamais en retard, ne manquant jamais une minute de formation, faisant toujours ce qu'on lui demandait de faire, ne se plaignant jamais, et étant là pour faire son boulot et rien d'autre. Le formateur a compris là qu'il avait son meilleur élève avec ma grand-mère, et il a sérieusement fait attention à ce qu'elle faisait. Hautement motivée, grand-mère n'a pas épargné ses efforts et elle a donné le meilleur d'elle-même dans cette formation.

Trois mois plus tard, elle a obtenu ce qu'elle méritait de son dur labeur : être la première de la session de qualification. Elle m'a dit une fois que quand elle a eu à remplir le formulaire pour avoir son permis de chauffeur poids-lourd, il n'y avait pas la possibilité de mentionner "Madame" ou "X épouse Y" sur le formulaire du Ministère des Transports de l'état du Colorado ! Quelque chose d'incroyable aujourd'hui, même mon formulaire d'inscription à l'école de pilotage avait un choix entre Monsieur et Madame pour le nom de famille en 1987. Même ma mère avait ça au début des années 1970 quand elle s'est inscrite pour une formation de mécanicien de chemin de fer...

Puis grand-mère a été présentée à des employeurs par la Chambre de Commerce, et nombre d'entre eux ont passé leur chemin quand ils ont vu que l'initiale M. dans le nom de ma grand-mère ne signifiait pas Michael... Finalement, un camionneur indépendant avec une petite flotte de quatre véhicules, appelé Jeremy O'Brien, a été acculé par la Chambre du Commerce : il n'avait pas d'autre choix possible que d'engager ma grand-mère s'il avait vraiment besoin de quelqu'un pour son entreprise, les autres chauffeurs diplômés étaient déjà tous embauchés. Avec réticence, il a donné un volant à ma grand-mère, pensant qu'elle ne tiendrait qu'un mois dans ce boulot

avant de retourner à sa cuisine. Grand-mère n'a quitté la route que quatre décennies et demi plus tard, et seulement parce qu'elle a pris sa retraite.

Durant ce chaud été de 1974, j'étais une petite fille, ayant fêté mon quatrième anniversaire le 19 juillet. Avec deux petites filles, ma mère et mon père raclaient les fonds de tiroir pour boucler les fins de mois, ce qui signifiait désolé, pas de vacances cette année. Maman avait changé de boulot en passant de tourneur-fraiseur pour l'usine Chrysler en décembre de l'année dernière pour tenter sa chance comme mécanicien pour l'Union Pacific Railroad. Elle a eu l'aide de la Chambre de Commerce de Denver pour obtenir une formation rétribuée de six mois et elle avait finalement obtenu le travail qu'elle voulait. Elle n'avait commencé à travailler que depuis la dernière semaine de juillet 1974 et elle avait juste reçu sa première paye.

Papa, en tant que vétéran de l'US Navy de la guerre du Vietnam, avait ses études universitaires de payées par le programme d'éducation des vétérans et il entrait dans sa dernière année de formation pour devenir enseignant, suivant le programme de l'université pour obtenir un master en sciences de l'éducation, le diplôme obligatoire pour devenir enseignant. En tant que fils de bûcheron, la seule façon pour lui d'avoir une quelconque forme de diplôme au-delà du lycée était de l'avoir de payée par le Département de la Défense. C'est pour cela qu'il s'était engagé dans l'US Navy à l'âge de 17 ans, en 1965. Pensant qu'il éviterait en toute légalité de se faire envoyer au front en étant dans la Navy, il s'est arrangé pour avoir une formation d'opérateur radio. Et par manque de chance, il a été affecté à un bateau de patrouille fluviale dans le delta du Mékong...

Père de ma sœur aînée Linda deux ans plus tard, il n'a épousé ma mère que six mois avant ma naissance en 1970 pour lui donner la possibilité d'avoir une pension de veuve s'il se faisait tuer au Vietnam. Maman et papa étaient très réticents pour se marier, étant tous les deux non-religieux et pensant à ce sujet que c'était un gaspillage d'argent et de la paperasse inutile. Ayant échoué à obtenir une affectation plus sûre et très impliqué dans sa famille en expansion, papa a décidé d'épouser maman dès que possible au début de 1969, voyant depuis la ligne de front la guerre du Vietnam tourner au vinaigre pour les USA. Rejetant toute chose religieuse, il s'est arrangé pour avoir un mariage civil dans la tradition de la marine, l'officier qui commandait le patrouilleur où il était affecté, étant un bon ami, s'était arrangé pour demander à son propre père, un commandant de navire de guerre de la flotte du Pacifique en poste à Pearl Harbor, d'être le capitaine en charge du mariage.

Ainsi, le matelot Vance Patterson et sa promise, mademoiselle Claire Zieztinski, se sont épousés à bord du destroyer USS *Waddell*, ancré à San Diego, le 2 mars 1970, mariage célébré par le capitaine de frégate Edward Jamieson, père du lieutenant de vaisseau Garreth Jamieson, officier supérieur de papa au Vietnam. Cela a quelque peu changé l'affectation de papa au Vietnam, il était alors en service à la station de l'US Navy du port militaire de Saïgon pour le restant de son tour de service avant d'être libéré de ses obligations militaires en août 1971 avec mention honorable, un Purple Heart et une Bronze Star<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Le Purple Heart est une décoration accordée aux militaires blessés au combat, la Bronze Star est une médaille accordée aux militaires ayant accompli un acte méritoire ou héroïque en temps de guerre.

Après son retour du Vietnam, papa avait son éducation universitaire payée par les militaires et maman son travail à l'usine Chrysler. Elle bouclait les fins de mois avec les boulots de vacances de papa et l'aide des parents de papa, qui nous ont fourni un domicile jusqu'à l'automne de 1974, quand mes parents ont finalement trouvé un appartement en location avant d'acheter leur maison dans le quartier de Conway Hill un an plus tard, quand papa y a trouvé son travail d'enseignant.

Ainsi, pendant l'été de 1974, c'étaient les années de galère pour ma famille. Papa et maman habitaient dans l'appartement du père de mon père avec ma grand-mère, partageant la chambre de garçon de papa, pendant que Linda et moi partagions la chambre de notre oncle Harvey. Frère cadet de papa, oncle Harvey avait trouvé un travail de pompier à Austin, Texas, et s'était marié là-bas, quittant Denver. Avec ma tante Rachel vivant à Washington D. C., cela nous fournissait la possibilité de passer des vacances avec nos cousins dans tout le pays sans dépenser beaucoup d'argent, les plus jeunes membres des familles Patterson/Zieztinski étant envoyés par leurs parents dans les foyers d'autres membres de la famille au regard des disponibilités en adultes et en lits.

Pour cet été, maman avait passé un marché avec sa sœur cadette, ma tante Rachel, pour nous envoyer à Washington passer une quinzaine avec elle, notre cousine Carolyn, et son nouveau petit ami, Garreth Parker, un policier afro-américain divorcé, père de deux garçons, Kyle et Winslow. Ainsi, nous retournerions à Denver par la route avec ma tante et sa nouvelle famille, à bord de la camionnette d'oncle Garreth. Mais, pour le voyage depuis Denver, maman et papa devaient trouver une autre solution.

C'est alors que grand-mère est venue à notre aide. En tant que chauffeur routier inter-états, elle pouvait emmener n'importe quel membre de sa famille n'importe où dans la partie continentale des USA. Ce dont elle avait besoin était une cargaison à livrer au bon endroit et au bon moment, et l'approbation de son patron. Pour la deuxième, les camionneurs, plus particulièrement les patrons de petites entreprises indépendantes comme Jeremy O'Brien, le patron de grand-mère, ont des familles et peu d'argent et ils ne laissent pas leurs employés gâcher une opportunité de convoier un membre de la famille en manque de voyage à bord d'une cabine de camion tant que cela ne dérangeait pas le travail.

Jerry O'Brien avait dit oui à la proposition de grand-mère de nous emmener toutes les deux à la capitale fédérale à bord de son camion, et il cherchait une cargaison à amener dans les environs de Washington D.C. pour lui donner un feu vert pour le voyage. Le 3 août 1974, le marché était conclu, et grand-mère Lisa, la mère de mon père, a eu un appel de grand-mère Marsha pour avoir la confirmation pour la virée. Grand-mère Lisa, couturière professionnelle, était en train de finir une robe d'été pour moi, faisant les retouches finales, quand Linda a décroché le téléphone pour elle :

« Lindy, est-ce que tu peux répondre pour moi ? Je suis sur la robe de ta sœur.

— Okay grand-mère... Bonsoir, Linda Patterson à l'appareil... Ouais, elle finit la robe de Sibby, je lui dis... Grand-mère ! C'est grand-mère Marsha, son patron lui a trouvé des marchandises à livrer sur la côte est ! Elle viendra à la maison ce soir pour en parler à maman !

— C'est une bonne affaire, donne-lui le bonjour Lindy, je ne peux pas venir maintenant. »

Ce soir-là, mes deux grand-mères, ma mère et mon père étaient à la maison pour le dîner pour discuter de ce qu'il fallait faire pour nous envoyer à Washington. Grand-mère Marsha ramenait à Denver un camion à plateau à trois essieux vide après avoir livré un lot de tracteurs John Deere à un concessionnaire dans la petite ville de Lamar, au sud-est de l'état du Colorado. Nos deux grand-pères étaient absents, Abraham Zieztinski avait invité des amis à la maison pour regarder un match de baseball à la télévision, chose qu'il avait l'habitude de faire quand grand-mère avait de la conduite à faire pendant les week-ends, et grand-père Lawrence Patterson était dans les montagnes avec son équipe de bûcherons pour tout le mois.

Grand-mère Marsha nous avait apporté son plat favori : des aubergines cuites au four avec des tomates, recette juive, pour le dîner, un de mes plats préférés. Papa avait cuisiné un pâté de viande et maman nous avait fourni une salade de pêches au thé. Grand-mère Marsha nous fournissait des vivres pour deux raisons. D'abord, en tant que camionneuse, elle faisait parfois des livraisons aux grands magasins ou aux supermarchés.

Quand elle rencontre un magasinier ou un fermier qui est un de ses amis, le gars a l'habitude de lui mettre de côté quelques produits pas suffisamment beaux à voir pour être vendus mais toujours suffisamment frais pour être utilisés : de la nourriture emballée avec un emballage endommagé, des fruits et des légumes non calibrés, ou des articles qui se vendent mal et sont destinés à être jetés. Grand-mère recueille ces produits condamnés à la poubelle et elle fait du troc avec d'autres amis, camionneurs ou pas, prenant sa part et la donnant habituellement à la famille de sa fille aînée, ou à la famille de papa. C'était une bonne affaire d'utiliser ainsi ce qui était habituellement traité comme des déchets.

Seconde raison, grand-mère Marsha était la mieux payée de nous tous. Grand-mère Lisa, en tant que couturière, avait l'habitude de gagner entre 200 et 300 dollars avec son travail entre les bonnes et les mauvaises périodes, suivant la demande des clients. Papa avait la même chose pour les jobs d'été qu'il pouvait obtenir. Maman, en tant que mécanicienne en début de carrière, avait une paye de 500 dollars par mois, 100 de plus que ce qu'elle avait en tant qu'ouvrier qualifié à l'usine de Chrysler. Grand-père Lawrence, en tant que bûcheron, obtenait 4 000 dollars par été pour quatre mois de travail, parce qu'il était le bûcheron en chef, et il obtenait 300 à 500 dollars par mois de plus pour des boulots dans l'industrie du bois, en fonction de ce qu'il pouvait trouver pendant le reste de l'année. Chiffres donnés en dollars de 1974, multipliez par quatre pour ajuster grossièrement sur l'inflation pour l'année 2013.

Les chauffeurs routiers sont des travailleurs très qualifiés, le haut des métiers des classes ouvrières avec les conducteurs de trains et les mécaniciens. En 1974, un chauffeur routier débutant avec un permis poids-lourd de base commençait à 400 dollars par mois. Les chauffeurs de semi-remorques obtenaient 650 dollars par mois en tant que débutants, une centaine de billets de plus pour un travail inter-états, ou des tâches spéciales comme les citernes ou le transport de matières dangereuses. Et les bons chauffeurs avec un kilométrage respectable tapaient dans une paye mensuelle à quatre chiffres. Avec presque 20 ans sur la route en 1974 et une qualification pour les semi-remorques, les citernes et les freins pneumatiques, grand-mère Marsha avait une feuille de paye légèrement au-dessus des 1 000 dollars depuis l'été dernier. Pour

vous donner une idée, mon père a débuté comme enseignant à 750 dollars par mois en 1975-1976.

Ainsi, grand-mère nous payait beaucoup de choses, des vivres, des vêtements, des articles ménagers... disant qu'elle donnait un coup de main à ses petites-filles de cette façon. Elle l'a aussi fait pour tante Rachel, plaquée avec un boulot merdique de vendeuse par un petit ami irresponsable qui s'est soustrait à sa fonction de père de la cousine Carolyn. Et, à ce moment-là, grand-mère Marsha nous fournissait un moyen pour partir en vacances de l'autre côté de la partie continentale des USA, comme elle nous l'a dit :

« Jerry m'a trouvé une cargaison à livrer à l'US Navy à Norfolk, et Washington est sur la route. Je peux m'y arrêter pour déposer Sibby et Lindy à la maison de ta sœur et faire la dernière étape de la route vers Norfolk sans le moindre problème. ça ne me fait pas faire de détour et Jerry est d'accord avec ça.

— Maman, combien de temps cela prendra pour faire le voyage ? Linda peut supporter un long parcours mais Siobhan n'a que quatre ans. Tu conduis douze heures par jour, cela peut être une longue et ennuyeuse période pour elle.

— Il y a trois jours et demi de route par l'Interstate 70 pour atteindre Washington Claire. J'ai l'habitude de m'arrêter toutes les quatre heures pour la sécurité, ça sera une bonne façon d'amuser les petites. Et avec nos nouveaux série R, j'ai l'air conditionné dans la cabine, elles ne souffriront pas de la chaleur. Si tu veux annuler le voyage, je m'y soumettrais.

— Eh bien, maman, si ton patron est d'accord... Siobhan et Linda attendent avec impatience l'occasion d'aller à Washington à bord du camion de leur grand-mère, donnons-leur un beau voyage. Quand est-ce que tu partiras de Denver ?

— Mardi matin. J'ai livré la remorque vide à Honeywell Systems à Arvada pour les laisser la remplir à moitié avec du matériel électronique pour la Navy. Alors, j'aurais à prendre d'autres trucs militaires à Hartford's Precision Parts à Aurora. Je peux venir ici entre les deux pour prendre Sibby et Lindy, conduire jusqu'à Hartford's, charger la cargaison et puis prendre la 70 et conduire droit vers l'est. Harford's n'ouvre pas avant 7 heures du matin, je peux prendre en remorque la semi à Honeywell à 5 heures et demi du matin et être ici vers 6 heures/6 heures et demi du matin. Ils ont tout de prêt chez Hartford's, ils n'ont besoin que du camion, et nous sortirons de Denver vers 8 heures et demi du matin au plus tard. Ya pas beaucoup de trafic à l'aube, plus particulièrement en sortant de la ville. T'es d'accord avec ça ?

— Vance, rien à ajouter ?

— Non, nous pouvons faire confiance à ta mère, elle sait ce que c'est d'avoir deux filles. C'est bon pour nous, Siobhan et Linda seront prêtes à l'aube mardi six août. Merci pour la virée Marsha »

Ainsi, le premier grand voyage de ma vie était réglé. Maman avait à appeler sa sœur à Washington pour lui donner une date et une heure d'arrivée approximative pour nous deux, Linda et moi, et grand-mère est rentrée à la maison avant le grand jour où nous avons voyagé vers Washington avec grand-mère et son camion. C'était

le début d'une grande aventure pour la petite fille que j'étais alors. Et un de mes plus beaux voyages.

Pour ma sœur aînée Linda et pour moi, deux jours était une très longue période à attendre avant de partir à Washington avec grand-mère Marsha. Elle avait soigneusement vérifié si nous pouvions être assises toutes les deux sur le siège passager de son camion, conçu pour un adulte et, par chance, suffisamment large pour faire asseoir deux petites filles comme nous. Plus particulièrement ma sœur Linda, qui était très maigre quand elle avait sept ans. C'est dur de se le représenter parce qu'elle est maintenant une femme grande et musclée, grâce au hockey sur glace au collège et au lycée, combiné plus tard avec l'entraînement physique intensif des Marines, parachutistes et commandos. C'est surprenant de le savoir aujourd'hui mais Linda était une fillette rouquine chétive et très timide dans son enfance. Vous n'auriez pas parié sur elle pour être un officier du corps des Marines et, plus tard, une avocate difficile à vaincre avec un fort caractère.

Vous n'auriez pas non plus parié cinq cents sur une petite fille boulotte, négligente et distraite, au visage rond et aux cheveux noirs pour être pilote de ligne, et c'était à quoi je ressemblais à l'âge de quatre ans. Toujours la tête ailleurs, j'écoutais à peine les gens autour de moi, et mes parents avaient à me dire les choses deux fois pour être sûrs que j'avais pigé ce qu'ils m'avaient dit. Et, nombre de fois, j'oubliais ce qu'ils m'avaient dit seulement cinq minutes plus tard.

J'ai eu des moments difficiles à l'école primaire plus tard en étant incapable de fixer mon attention sur ce qu'il y avait à faire, et j'ai dû m'en remettre à l'aide du psychologue de l'école, monsieur Avedon, pour trouver des trucs pour me rendre capable d'écouter et de faire attention sur ce qui se passait autour de moi. Et ça a marché : quand vous pilotez un avion de ligne, la différence entre la vie et la mort est une question de perception, non seulement des données de l'avion, mais aussi, si ce n'est pas principalement, sur ce que le pilote ou le commandant de bord assis à côté de vous dit et fait. Ce n'est pas le genre de métier que vous pouvez attendre de la part d'une petite fille prise entre deux rêveries, comme celle que j'étais quand j'avais quatre ans.

Maintenant, avec un tel comportement, beaucoup de parents donneraient à leur gamin de la Ritaline<sup>TM</sup> pour masquer le problème et c'est tout... Vous devez être un parent avec un caractère trempé pour éviter de transformer vos gamins en junkies légaux au premier signe de problème psychologique comme ceux-là. C'est ce que ma sœur et son homme ont fait avec ma nièce Nelly, la fille aînée de Linda. Elle souffre d'anxiété et Martin, qui est un médecin, a répondu de manière directe : « Pas de saloperies chimiques pour une ado de 14 ans qui a des problèmes psychologiques » à la demande du psychologue scolaire du collège de Nelly de lui faire suivre un traitement médical. Avec l'approbation de ma sœur, ils lui ont trouvé une psychothérapie. Une bonne chose pour elle, qui lui a permis de calmer son esprit anxieux sans utiliser de façon compulsive son téléphone mobile pour appeler toutes ses amies n'importe quand et toute la journée.

Dans les années 1970, la psychologie commençait à être une préoccupation dans chaque école, et ce fut positif à la fois pour ma sœur et moi. Mais pour le moment,



nous devons attendre le matin suivant pour partir en vacances avec grand-mère. Le six juillet 1974, maman m'a réveillée à l'aube, à six heures du matin, avec ma sœur Linda et elle nous a préparées pour le voyage. Elle avait mis tout ce dont nous avions besoin dans un sac de voyage, qui était un cadeau d'une société qui avait employé les services de grand-mère pour livrer certains de leurs produits à des grands magasins à Denver, et elle nous a donné notre petit-déjeuner. Comme c'était prévu auparavant, grand-mère est arrivée peu de temps avant sept heures à la maison pour nous prendre pour la grande ballade :

« Grand-mère est ici, dit maman, regardant en bas depuis la baie du salon de notre appartement après avoir entendu le camion freiner dans l'allée en dessous. Mettez vos assiettes dans l'évier de la cuisine, je les laverai plus tard.

— Elle est là avec son camion ? ai-je demandé.

— Oui Sibby, prépare-toi, elle a un emploi du temps chargé avec son boulot. . . Salut maman, les gamines sont prêtes, elles peuvent y aller maintenant.

— Salut Claire, ne les presse pas, j'ai du temps avant de charger. Hartford a téléphoné à mon patron hier soir pour lui dire de ne pas m'envoyer trop tôt à leur usine. Il manque un type à l'équipe de nuit, qui est en arrêt maladie, et ils n'auront pas la cargaison emballée et prête à charger avant sept heures et demi. . . Salut Sibby, ta grande sœur est là ?

— Salut Grand-mère ! Elle est dans la cuisine, elle aide à nettoyer les assiettes que nous avons utilisées pour le petit-déjeuner. Je dois nettoyer les fourchettes et les couteaux, c'est ma part du boulot.

— Ouai, bonne idée ma chérie. . . Claire, j'ai laissé le moteur au ralenti en bas, je ne peux pas rester longtemps, le voisinage va se plaindre du bruit. . .

— Ne t'en fais pas maman, il y a des camionneurs qui habitent ici dans nos HLM. Les filles ont l'habitude d'observer leurs camions quand ils les garent près des immeubles. . . J'ai mis tout ce dont elles ont besoin dans ce sac, ça ne prendra pas beaucoup de place dans ton coffre. J'ai du thé de prêt si tu en veux une tasse. . .

— Merci Claire, mais je dois y aller. Je veux me garder un peu de marge aujourd'hui, les gars m'ont dit à la radio que les policiers de la route sont sur le qui-vive pour contrôler les camions sur la I-70 entre Denver et Kansas City. Je suis sûre d'avoir droit à un arrêt ou deux de leur part avant d'entrer dans le Missouri. Mais ne presse pas les petites, il n'y a qu'une douzaine de minutes de conduite entre ici et l'usine Hartford. »

Sans hâte, maman nous a conduites dans l'allée en dessous où le camion de grand-mère était garé, son moteur au ralenti pour faire de l'air comprimé pour les freins. Au milieu des années 1970, grand-mère a eu une grande amélioration de ses conditions de travail de la part de son patron, qui a été obligé d'acheter de nouveaux tracteurs pour son entreprise de semi-remorques à cause des prix du carburant qui montaient en flèche après la crise de l'énergie de 1973. Et le fait que ses vieux série B devenaient usés et dépassés. Et il n'a pas fait le boulot à moitié. Il a acheté pour ses camionneurs inter-états ce qui était alors la Rolls des tracteurs de semi-remorques : Mack série R, modèle R-700, motorisés par le plus puissant moteur alors disponible, le E9-998 pouces cubiques de cylindrée (16,35 litres) de 400 chevaux Maxidyne® V8 diesel.

Aujourd'hui, 400 chevaux, c'est la puissance de base délivrée pour des tracteurs de semi-remorques et des camions monoblocs lourds, et vous pouvez avoir des mo-

teurs jusqu'à 600 chevaux pour des camions de grand parcours si vous avez besoin d'une forte puissance disponible. Les camionneurs qui travaillent dans le transport longue distance, ou dans des conditions sévères comme des routes de montagne ou des travaux tout-terrains pour des chantiers par exemple, ont l'habitude de choisir la plus forte puissance disponible à la fois pour le confort et la sécurité, laissant les moteurs de faible puissance pour les liaisons de proximité ou le trafic urbain, là où vous ne pouvez pas rouler plus vite que 50 km/h. Mais dans le milieu des années 1970, les moteurs au-dessus de 300 chevaux étaient classés comme des motorisations de forte puissance.

Grand-mère avait débuté dans le métier au milieu des années 1950, quand la puissance type des moteurs de camions était entre 150 et 200 chevaux, la plus forte puissance disponible étant de 255 chevaux avec le Mack Thermodyne® diesel de six cylindres en ligne. Le patron de Grand-mère, Jeremy O'Brien, avait ouvert son entreprise à la fin des années 1940 avec deux Macks série L, camions propulsés par un moteur à essence de 150 chevaux, un avec un plateau, le second avec une caisse de fourgon. Il en a acheté deux autres en 1951 et 1952 avant d'étendre son affaire avec une flotte de six Macks série B tous neufs à motorisation diesel.

Chauffeur routier expérimenté lui-même, Jeremy O'Brien avait vu, avec l'expansion de son affaire des petites livraisons de proximité au transport de fret à l'échelle du pays, que le Colorado a des montagnes et que, pour grimper sur des montagnes, vous avez besoin à la fois d'une bonne puissance disponible et d'un couple élevé à bas régime. Deux fonctions basiques des à l'époque nouveaux moteurs diesels pour camions. C'est pour cela qu'il a acheté des série B équipés de moteurs diesels au lieu de camions à moteurs à essence qui étaient alors la norme, et il a choisi la plus forte puissance disponible. Un bon choix qui a duré jusqu'à la fin des années 1970.

Ses deux premiers série L, avec leur puissance disponible inférieure, furent limités au trafic de proximité et urbain avant d'être retirés du service à la fin des années 1960 et remplacés par des séries R à motorisation diesel. Sous-motorisés, bruyants (les moteurs à essence tournent à un régime supérieur pour délivrer le même couple que les moteurs diesels), dépourvus de direction assistée, ils étaient limités aux livraisons en ville, remplacés pour les livraisons régionales par les meilleurs et plus puissants diesels de série B.

Cela me rappelle une petite chose au sujet du travail de Grand-mère. Un contributeur inconnu à la libération de la femme fut la Bendix Corporation, fournisseur de directions assistées pour camions et, plus tard, voitures. Avant la Seconde Guerre Mondiale, tourner le volant d'un camion nécessitait une quantité non négligeable de force physique, barrant de facto la profession de chauffeur routier aux femmes et aux hommes peu musclés. Mais, avec l'accroissement de la masse et de la puissance du camion commercial standard à la suite de la fin de la Seconde Guerre Mondiale, même les gros bras ont commencé à être fatigués de tourner des volants durs comme de la pierre. Alors, la direction assistée est venue à leur aide, et est devenue un standard de l'industrie.

De nos jours, même une voiture de segment A<sup>2</sup> a une direction assistée en série dès sa sortie de la chaîne d'assemblage mais, dans les années 1950, la direction assistée commençait tout juste à être proposée aux camionneurs. Pour la lignes de produits de la Mack Corporation, les séries L ne proposaient pas cette fonctionnalité et la série B ont été le premier produit à être vendu avec cette fonctionnalité en option, en 1953. Quand il a étendu son affaire au-delà des limites de Denver, Jeremy O'Brien, camionneur expérimenté lui-même, a commencé à rechercher tout ce qui pouvait alléger la charge de travail de ses camionneurs sur les routes de montagne de l'ouest du Colorado. La motorisation diesel était une première chose, et la direction assistée la seconde. Après que le vendeur de Mack Trucks lui ait montré comment il pouvait tourner le volant de butée en butée avec une seule main, Jerry O'Brien a signé pour cette option sur ses six série B, comprenant clairement que cette fonctionnalité éviterait, aussi bien pour lui que pour ses employés, des bras douloureux après une journée de travail.

De toute évidence, la direction assistée est devenue une fonctionnalité standard des camions pendant la première moitié des années 1960 et, en tant que bénéfice social non voulu, a ouvert une brèche béante pour le travail des femmes. Ainsi, la force physique pour conduire un camion a été rétrogradée d'obligatoire à optionnelle, et nombre de femmes au bas de l'échelle sociale ont eu une opportunité de carrière et ont changé le visage de l'industrie des transports. Un bon exemple de cette tendance a été l'épanouissement des entreprises de transports indépendantes tenues par un mari et son épouse dans la seconde moitié des années 1970, le fils de Jeremy O'Brien et sa belle-fille en font tourner une, par exemple.

Par ce frais matin d'août 1974, Grand-mère nous a fait bénéficier de ses 19 années d'expérience en tant que chauffeur routier, et aussi de son tout nouveau camion Mack. Son série R était l'archétype du camion américain : tracteur à trois essieux, un directeur à l'avant et deux moteurs couplés à l'arrière, un long capot à l'avant qui couvrait l'énorme V8 diesel, avec le chien chromé, symbole de Mack Trucks, boulonné en haut du capot, au-dessus de la grille du radiateur (utilisé comme poignée pour ouvrir le capot en le basculant vers l'avant), la cabine de conduite avec le tableau de bord complet, profusion magique de lumières, commutateurs et leviers pour une petite fille comme moi, avec les deux compteurs ronds au milieu, le tachymètre et le compte-tours, le volant d'acier à nu avec la marque Mack sur le moyeu et ses trois branches, et le levier de changement de vitesses commandant la boîte.

Même quatre décennies plus tard, c'est toujours incroyable pour moi d'imaginer ma Grand-mère assise derrière le volant de son camion, actionnant suivant les besoins tous ces commutateurs et leviers, et le faisant pour conduire son camion en douceur vers sa destination, avec 70 000 livres de fret dans la remorque derrière elle. Avant de mettre notre sac dans le coffre sous la couchette dans le compartiment de repos, derrière la cabine de conduite, Grand-mère nous a aidées à monter dans son camion. Linda était assez grande pour y arriver seule mais la marche haute, la balustrade et la poignée de la portière pour monter étaient hors de ma portée et la grande garde au sol du châssis du camion a nécessité l'aide de ma grand-mère :

---

<sup>2</sup> Pour la compréhension du lecteur, j'emploie ici une désignation européenne pour désigner les voitures les plus petites disponibles sur le marché, les nord-américains employant à la place le terme de "subcompact".

« Okay chérie, ta sœur est là-haut, je vais te prendre pour te faire monter. . . Lindy, prends les bras de ta sœur quand elle sera à ton niveau, et ne la lâche pas avant que je ferme la porte.

— Je suis prête Grand-mère. . . Sibby, t'es prête ?

— Oui Grand-mère, tu peux me tenir maintenant.

— Okay, on y va, une, deux. . .

— Je l'ai Grand-mère !

— Sibby, mets tes pieds sur le plancher, tu ne t'assiéras que quand la porte sera fermée. . . Okay les filles, faites attention à vos doigts, je la ferme !. . . Okay Claire, on peut y aller maintenant, j'ai rangé le sac avec mes affaires dans le coffre.

— Merci maman, appelle-moi si quelque chose va mal, je ferai des services sur des lignes secondaires ce mois-ci et je serai à la maison après le crépuscule.

— Ne t'en fais pas, mes petites-filles sont de braves filles comme vous l'étiez, Rachel et toi. Elles vont bien s'amuser en voyageant avec Grand-mère.

— Fais un bon voyage maman !

— Merci chérie, et fais que ça roule aussi pour toi ! »

Nous avons dit au revoir à maman et débuté notre voyage par une charmante ballade dans les rues de Denver. Le trafic était réduit et Grand-mère n'avait aucune difficulté à conduire son énorme camion dans les rues, en douceur. Le V8 ronronnait comme un gros chat, seulement interrompu par les changements de vitesse, marqués par le halètement de l'embrayage pneumatique, suivi par le bruit sourd de la boîte de vitesse quand Grand-mère déplaçait le levier de vitesse sur le bon rapport en deux temps, avec le moteur réglé à son bon régime avant que l'embrayage ne soit doucement réengagé avec le halètement habituel de son actionneur, et avec un toucher délicat sur l'accélérateur pour le faire monter dans les tours quand il rétrograde. La musique magique d'un camion en marche, fascinante pour une fillette de quatre ans. . .

Grand-mère a commencé notre voyage en visitant un client qui avait une cargaison pour elle à livrer à la Navy à Norfolk. Hartford's Precision Parts est une compagnie qui fabrique des pièces métalliques de haute qualité pour l'industrie, des valves à haute capacité pour les usines chimiques à des pièces d'avions comme des jambes de train d'atterrissage, ou de l'équipement de marine. Ce jour-là, Grand-mère avait une cargaison de trois jeux de pales d'hélices à livrer à la base navale de Norfolk, et ces pièces étaient fabriquées à Hartford's Precision Parts. Les ouvriers de l'usine avaient juste fini le travail pendant la nuit et les pales d'hélices étaient emballées dans leurs caisses quand Grand-mère est arrivée avec son camion à la grille d'entrée principale de Hartford's Precision Parts :

« Notre dernier client avant l'Interstate les filles. Nous avons une cargaison à prendre ici, je vais vous demander ne ne pas quitter la cabine. C'est une usine avec beaucoup de choses dangereuses qui vont dans tous les sens, vous serez à l'endroit le plus sûr qu'il soit dans la cabine.

— Okay Grand-mère. ça sera long ?

— Moins d'une heure Sibby, tout est dans des caisses, j'ai juste qu'à les amarrer correctement dans la remorque... Voilà Dennis, le gardien... Salut mec, t'es de l'équipe de nuit ?

— À moitié Marsha, je fais des heures sups pour me payer un nouveau téléviseur, le vieux Frankie a pris sa retraite et le boulot est libre, je partage la période avec un autre gars. Tu fais du travail de nounou pour te payer un extra, n'est-ce pas ?

— C'est un peu ça. Mes petites-filles, Siobhan et Linda. Je les conduits à Washington pour les vacances. Rachel, ma fille cadette, peut s'occuper d'elles pendant deux semaines. Jerry m'a trouvé une cargaison à livrer sur la côte est pour le voyage.

— Rachel, c'est celle qui est mécanicienne pour une compagnie de chemin de fer ou celle qui est pompier ?

— Celle qui est pompier. Claire, c'est celle qui est mécanicien de chemin de fer... T'as des livraisons matinales ?

— Des barres d'aluminium pour la fonderie. Nous avons un contrat avec Lockheed pour fabriquer des jambes de train d'atterrissage principal pour leur avion de ligne L-1011. Tu peux te garer ici à côté du gars d'Alcoa.

— Merci mec, on se voit plus tard ! »

Le conseil de Grand-mère était des plus avisés, et nous sommes restées dans la cabine après qu'elle ait élégamment mis son camion dans la bonne position pour avoir sa porte arrière directement ouverte sur le quai de l'usine. Quand elle a baissé le hayon pour ouvrir l'accès pour le chargement du fret, elle a demandé au contremaître si elle avait quelque chose à faire :

« Bonjour patron, je suis Marsha d'O'Brien, je suis ici pour le fret pour Norfolk. Mon patron m'a dit de ne pas venir trop tôt, vos gars ont à finir l'emballage d'abord.

— Vous êtes là au bon moment, ils clouent la dernière caisse. Harvey, amène ton Fenwick ici, on a besoin de toi pour charger la cargaison pour la dame qui est ici !

— Ouais mec, j'arrive. B'jour m'dame.

— Bonjour mec, si tu as besoin d'un plancher bien à l'horizontale, je peux mettre ma remorque sur ses béquilles si tu en as besoin.

— Merci d'y penser, mais ça ne sera pas nécessaire. Je rentrerai directement dans votre remorque avec mon Fenwick, j'ai assez de dégagement pour ça.

— Okay, j'ai les sangles de prêtes, quatre pour chaque caisse.

— Je prends les caisses m'dame, ça sera pas long. »

L'usine Hartford était un spectacle très distrayant pour Linda et moi. Sur notre côté gauche, un semi-remorque à plateau d'Alcoa, transportant d'énormes barres d'aluminium argentées, était déchargé par les ouvriers de l'usine, en utilisant des chariots élévateurs motorisés. Sur notre côté droit, une énorme aire était dédiée au stockage avant transport de pièces gigantesques, et nous pouvions voir les portiques de grues sortir en roulant hors du hall d'assemblage proche des poutres de ponts, et les déposer sur d'énormes cales avant qu'elles ne soient transportées par route vers le site de construction où elles étaient requises. Puis nous avons vu une camionnette avec une machine-outil sur une remorque, protégée par une bâche, entrer dans l'usine. C'était une équipe envoyée par le fabricant de la machine qui la livrait et l'installait ici.

Pendant ce temps, Grand-mère aidait le gars de l'usine à amarrer correctement les cinq caisses avec des pales d'hélice qu'elle avait à transporter à Norfolk. Même si

cette cargaison est une charge lourde, elle doit être amarrée correctement pour éviter qu'elle ne se déplace en travers, en avant et en arrière dans la remorque. Il y a des anneaux d'amarrage sur le plancher de la remorque conçues pour tenir les sangles nécessaires pour empêcher le fret de bouger. J'ai vu les caisses dans le rétroviseur, c'étaient des assemblages en bois de sept pieds de haut et cinq pieds sur cinq de large (2,10m x 1,50m x 1,50m), tenant verticalement les pales d'hélice.

En dessous, il y avait des longerons de retenue conçus pour donner suffisamment d'espace pour la fourche d'un Fenwick, permettant à la caisse d'être facilement manipulée. Grand-mère avait des sangles de deux pouces de large avec d'énormes crochets pour maintenir le fret dans sa remorque, et nous pouvions entendre le son du Fenwick entrer dans la remorque avec les caisses, les déposer sur le plancher et sortir en marche arrière. Alors, Grand-mère, avec l'aide du gars qui conduisait le Fenwick, arrimait au sol la caisse avec ses sangles à grande capacité, puis sortait pour laisser le gars charger la caisse suivante. Grand-mère avait fini son travail en une demi-heure et elle est revenue dans la cabine pour voir si tout était OK de notre côté :

« Le boulot est fait les filles, j'ai des papiers à signer et on peut y aller... Pas ennuyées par l'attente ?

— Non Grand-mère, nous avons vu des tas de choses, Sibby et moi. Ils font beaucoup de travail ici !

— C'est l'une des usines métallurgiques les plus importantes de l'état, ils fabriquent tout ce qui est gros ici.

— De quel côté Sibby ?... Ah, ce sont des gars des convois exceptionnels Harrison, ils viennent sûrement pour les poutres de pont qui sont juste là... »

Un long camion plat surbaissé est entré dans la cour de l'usine, et il était évident qu'ils auraient bientôt à se tourner pour mettre leur remorque en position pour être chargée avec quelques éléments de construction qui les attendaient dans la cour des pièces de grand taille à nos côtés. Grand-mère est allée demander aux chauffeurs du convoi exceptionnel s'ils avaient besoin d'avoir beaucoup de temps pour faire leur déplacement. Elle est revenue quelques instants plus tard, en discutant avec l'un des membres de l'équipe :

« Pas de problème pour moi mec, moins d'une demi-heure, ça me va. Dis à ton chauffeur qu'il peut faire ce qu'il a à faire, j'attendrai ici en faisant une seconde vérification sur mon chien avant de partir. J'ai un voyage transcontinental devant moi, je ne suis pas pressée.

— Merci pour ton aide Marsha, Bill va être ravi d'avoir une marge de temps plus large. Okay, on y est dessus, j'espère qu'on aura fini bientôt. »

Le camion de convoi exceptionnel avait à entrer dans la cour principale de l'usine en tournant sur notre côté gauche, puis rouler doucement en marche arrière pour être aligné avec les poutres de pont qui l'attendait sous le portique de grue dans la cour des grosses pièces, sur notre côté droit. Grand-mère était en face de la grille d'entrée et elle n'avait pas de virage compliqué à faire avant de rouler hors de la cour. Elle a fermé le hayon et elle était prête mais, ayant un peu de temps devant elle avant de partir, elle a fait une seconde vérification du moteur de son camion, ouvrant le capot et vérifiant soigneusement les niveaux d'huile et d'eau, la tension de la courroie de ventilateur et d'autres choses mécaniques, comme elle le fait au quotidien.

C'est pour cela qu'elle a été rapidement considérée comme un des meilleurs atouts de la société de transport routier d'O'Brien. Parce que conduire un camion ce n'est pas seulement être assis dans le siège du conducteur, tourner le volant et pousser des leviers et des pédales quand cela est nécessaire, Grand-mère a rapidement montré qu'elle avait toutes les qualités requises pour le boulot. La première chose que votre employeur regarde, c'est si vous prenez soin ou pas des camions. Grand-mère est quelqu'un qui utilise soigneusement le matériel dont elle a besoin, des cuisinières aux semi-remorques. Elle a le sens de la détection et elle ne laisse rien de côté.

Jerry O'Brien avait embauché un de ses amis, Tyler Carleotti, un bon mécanicien, pour faire le travail de maintenance ordinaire et les petites réparations au jour le jour. Avec une flotte de huit camions tournant tout au long de l'année, vous avez de l'usure et des pannes et, pour économiser intelligemment de l'argent, vous devez détecter les problèmes le plus tôt possible, et y remédier avant que quelque chose n'aille vraiment mal. C'est comme cela que ma Grand-mère a obtenu sa réputation de professionnelle fiable.

À ce moment-là, au milieu des années 1950, les camionneurs étaient divisés en deux catégories. La vieille école des vieux camionneurs du j'en-ai-rien-à-cirer-tant-que-c'est-pas-en-panne qui étaient entrés dans la carrière avant Pearl Harbor, avec une formation professionnelle minimale, une culture de laxisme généralisé, voire pas de culture du tout, sur la prévention, la sécurité, la maintenance et la surveillance fonctionnelle quotidienne. Les capacités requises dans les années 1920 et 1930 pour conduire un camion étaient une connaissance minimale du Code de la Route (alors très laxiste aux USA), comment faire correctement un double débrayage et la capacité basique de bouger un camion sans heurter des obstacles fixes. Cela a conduit à de nombreux accidents, et des millions de dollars perdus en réparations qui auraient pu être évitées.

Avec la guerre, le besoin d'une meilleure qualification professionnelle des chauffeurs routiers était grande, et les premiers à fournir une formation professionnelle complète qui correspondait aux besoins de chauffeurs routiers qualifiés était l'US Army. Au front, un camion en panne est un cadeau à l'ennemi : fournitures non livrées, force de travail coincée pour des réparations, garages engorgés avec des véhicules inutilisables... Ainsi, les forces armées avaient mis en place une méthode complète pour entraîner et qualifier leurs chauffeurs routiers, avec l'aide des fabricants de camions et de leurs ingénieurs, et défini toutes les tâches élémentaires qu'un camionneur doit faire. Y compris la surveillance mécanique et la maintenance élémentaire.

Ainsi, après l'armistice, les standards pour la profession de chauffeur routier ont été revus à la hausse, du à la fois aux considérations de sécurité avec l'accroissement du trafic à la fin des années 1940, et aux camions plus gros et plus complexes d'un point de vue mécanique employés pour le trafic commercial. L'état du Colorado a été l'un des premiers à faire respecter des lois strictes au sujet des capacités nécessaires pour obtenir un permis poids lourd. Cela a conduit à obliger de nombreux chauffeurs de la vieille école à suivre une formation supplémentaire pour rester à jour avec les nouvelles technologies, ou trouver un autre boulot.

Celle qui était alors la nouvelle génération de camionneurs était plus qualifiée et plus impliquée d'un point de vue technique que leurs aînés, et cela a changé beau-

coup de choses : accroissement de la sécurité au travail, meilleure maintenance et réparations préventives. Les standards ordinaires du travail de chauffeur routier aujourd'hui : faire plus que simplement conduire votre camion, le gérer. La notion d'investissement personnel dans l'entretien quotidien de votre outil de travail était la principale motivation pour ma Grand-mère pour choisir cette profession et, comme nous le faisons toujours dans notre famille, elle le fait de son mieux, ayant effectué tous les jours une conduite et une maintenance conforme aux manuels de ses camions. Et, pour Jerry O'Brien, c'était la première étape vers un changement de mentalité au sujet de ma Grand-mère, de la voir comme une anomalie dans cette profession à la considérer comme le meilleur atout de sa société.

À la fin de 1955, Grand-mère avait été acceptée comme l'une des leurs par les autres chauffeurs routiers, des jeunes dans la vingtaine et des vieux de la vieille accommodants en fin de quarantaine ou début de cinquantaine, les deux gars sur les trois en dehors du patron qui étaient des camionneurs à l'ancienne. Changement de temps : les jeunes camionneurs avaient vus leurs mères aller au travail dans les usines pendant la période de guerre et un chauffeur de camion féminin était quelque chose qu'ils s'attendaient à voir tôt ou tard. Et Grand-mère se souvient du mot d'un de ses collègues quand Jerry a fait les présentations pour son premier jour de travail : « Enfin ! »

Quand vous faites le même boulot, et que vous le faites bien, les gars de bonne compagnie vous apprécient. Et comme son patron lui a dit une fois : « Les travailleurs carrés se plaignent des charlots, et ils ont foutrement raison. Seuls les charlots se plaignent des bosseurs, et je les fous dehors dès que je peux. » Et, en cette fin de l'année 1955, Jerry O'Brien, qui était toujours réticent à être le patron de ma Grand-mère, a eu une autre preuve que Marsha Zieztinski était un de ses camionneurs les plus carrés en activité. C'est arrivé quand Grand-mère est revenue d'une installation minière après avoir livré de l'équipement minier avec le série B 6x4 à plateau de la société. Elle avait noté quelque chose qui n'allait pas avec le moteur et, de retour à Denver, sa première préoccupation était de voir Tyler, le mécano, pour avoir son opinion au sujet de ce qui arrivait :

« Salut Tyler, tu as cinq minutes pour moi ?

— Ouaip Marsha, quelque chose qui va pas ?

— J'espère bien que non, mais j'ai besoin de toi pour vérifier. J'ai conduit le B à trois essieux aujourd'hui, et j'ai remarqué qu'il perdait de l'huile de moteur. Je sais qu'il y a toujours de l'huile qui fuit n'importe quand des moteurs mais celle-là m'a l'air sérieuse.

— Mmmm... Dis-en moi plus...

— Je me suis arrêtée à la mine de Wegener pour deux heures pour décharger leurs affaires et, avant de partir, j'ai vérifié le camion, le boulot habituel : température des freins, pression des pneus, huile...

— Le boulot habituel ?

— Ouaip, c'est ce que tu dois toujours faire avant de conduire, n'est-ce pas ?

— C'est la théorie, les gars sautent cette-là une fois sur deux, heureux d'entendre que tu la fais correctement.

— Je veux pas me tuer dans un accident de la route, j'ai deux filles et un mari à la maison, alors je vérifie le camion à chaque fois que je dois le faire... Alors, j'ai vu une



flaque d'huile, autour de deux à trois pouces de diamètre sous le camion (5 à 7 cm). Noir sombre, c'était de l'huile. J'ai vérifié le niveau d'huile avant de partir et je suis rentrée ici. Le niveau était OK mais j'ai soupçonné que quelque chose était de travers et j'ai fait une seconde vérification avec le journal de maintenance du camion.

— Bordel, il va pleuvoir de la bière demain ! C'est la première fois que j'entends que quelqu'un d'autre que moi lit ces foutus journaux de maintenance !

— Jerry nous gueule dessus si on ne remplit pas correctement ces machins. Alors, j'ai vérifié si les gars ont eu à mettre de l'huile propre dans le machin avant moi... Dis-moi, est-ce qu'il a besoin d'un quart d'huile<sup>3</sup> par semaine ?

— NOM DE... UN QUART PAR SEMAINE ?

— Ouaip. Harry, Mal et Pete ont noté qu'ils ont mis un quart dans le moteur pour avoir un niveau d'huile correct ces trois dernières semaines, une boîte par semaine. Je n'ai pas vu un autre de nos camions s'envoyer autant d'huile.

— T'as foutrement raison gamine ! Un quart *par mois* c'est normal, mais pas un quart par semaine.

— J'ai une lampe avec moi si tu veux voir d'où est-ce que l'huile fuit.

— Okay, montre-moi ça maintenant... »

Le mécano n'avait pas écouté Grand-mère pour rien. Avec son aide, il a vu qu'il avait à réparer quelque chose de critique immédiatement. Ce soir-là, il a pris trois heures supplémentaires pour que le boulot soit fait et, le matin suivant, quand elle est venue au garage pour sa journée de travail habituelle, un de ses collègues lui a dit que Jerry voulait la voir tout de suite :

« Salut Marsha !

— Salut Garry, c'est quoi le boulot aujourd'hui ?

— Il y a des cargaisons à livrer à des grands magasins pour toi, mais le patron veut te voir en premier. Dis-moi, tu l'as demandé en mariage ou quoi ? Il m'a dit qu'il voulait te voir avant de faire quoi que ce soit d'autre aujourd'hui.

— Heu, j'ai pas demandé quelque chose dans ce genre à Jerry, mais j'ai une idée. Tu as vu Tyler ?

— Il est avec lui. On se voit plus tard Marsha ! »

Jerry O'Brien avait une bonne raison de voir Grand-mère. Quand elle est arrivée dans son bureau, la première chose qu'il lui a montré était une pièce huileuse que Tyler avait remplacé sur le camion 6x4 la soirée précédent. Il lui a demandé à son sujet :

« Marsha, tu sais ce que c'est, non ?

— C'est le joint de culasse d'un de nos camions, c'est ça ?

— Correct. Celui-là est la pièce que Tyler a remplacé sur le série B à trois essieux que tu as conduit hier. Comme tu peux le voir, il est complètement pourri et il n'aurait pas duré plus de trois cent ou quatre cent miles avant d'être mort, et de tuer le moteur en même temps. Tyler m'a raconté le bon travail que tu as fait en vérifiant ton camion et lui disant ce qui n'allait pas. Tu nous as fait économiser au moins un millier de dollars d'achat d'un moteur de rechange pour ce camion en faisant correctement, et par toi-même, ce que j'exige foutrement de faire de la part des autres têtes-en-l'air que j'ai comme chauffeurs. Tu marques un point, continue à bosser de cette façon ! »

---

<sup>3</sup> Un US quart = 946 ml.

Et, avec sa paye suivante, Grand-mère a eu une prime de \$5 pour bons soins envers les camions qu'elle a à conduire. C'est la règle avec Jerry O'Brien : chaque bonne initiative mérite une récompense. Et ce n'était pas la dernière que Grand-mère a obtenu de lui.

Par ce frais matin d'août 1974, nous n'avons pas eu à attendre longtemps avant que le camion de convoi exceptionnel, qui bloquait la grille principale d'Hartford, a fait un très joli boulot en louvoyant d'avant en arrière jusqu'à ce que son conducteur le gare à côté de l'aire de stockage des pièces de dimensions hors gabarit. Grand-mère avait fait tourner le moteur au ralenti, en ayant besoin pour obtenir la pression d'air obligatoire de 90 psi<sup>4</sup> pour les freins avant de partir, et elle est allée dans la cabine pour vérifier la jauge :

« C'est bon maintenant mes chéries, nous avons la pression ! Je dois signer la feuille de transport et nous partons. »

Le contremaître de chez Hartford avait préparé les principaux documents, et ma Grand-mère a signé la feuille de route pour les pales d'hélice, puis elle est retournée au travail derrière son volant. Le chemin devant nous était dégagé et, avec une conduite en souplesse, Grand-mère nous a sorti de l'usine. C'était le vrai début de la journée. Le trafic avait augmenté et nous avions à faire avec les déplacements de proximité des gens qui allaient au travail, les camions utilitaires qui emmenaient les ordures à l'incinérateur, ou des matériaux pour des chantiers, et les camionnettes de livraison qui apportaient des marchandises à vendre aux boutiques et magasins en centre-ville.

Notre première était devant nous amener dans les environs de Topeka, un long parcours, près de 500 miles (804,5 km). Après un peu de conduite en accordéon de feu rouge en feu rouge, nous avons finalement atteint l'avenue principale qui nous a conduites tout droit sur la fameuse Interstate 70, la route vers l'Est depuis Denver. À l'intérieur des limites de la ville de Denver, le trafic était limité à 35 mph (56,3 km/h), mais l'Interstate toute droite sans croisements nous permettait de rouler en souplesse, plus particulièrement dans la direction de la sortie de la ville. Alors, le signal magique qui nous a donné l'autorisation de rouler à vitesse maximale est apparu droit dans notre champ de vision à travers le pare-brise :

*BIENVENUE SUR L'INTERSTATE 70  
LA VILLE DE DENVER VOUS SOUHAITE UN BON VOYAGE*

*KANSAS CITY 604 mi  
Topeka 540 mi  
Salina 434 mi  
Hays 340 mi  
Prochaine sortie Bennett 20 mi*

---

<sup>4</sup> 1 psi (Pound per Square Inch) = 6,9 kPa. 90 psi = 6 900 kilopascals de pression, soit 6,8 fois la pression atmosphérique.

## VITESSE LIMITE

TOUT TRAFIC DE JOUR 55  
NUIT : VOITURES 45 CAMIONS 40

C'était le point qui marquait le véritable trafic inter-états<sup>5</sup>, et la limite où Grand-mère était autorisée à épingle le double nickel sur le sou, ce qui signifiait rouler à une vitesse de 55 mph (89 km/h), vitesse marquée par la position de l'aiguille sur l'indicateur, à mi-chemin entre les marques de 50 et 60 mph (80 et 96 km/h). L'énorme semi-remorque a répondu avec obéissance à la délicate mais continue poussée vers le bas de la pédale d'accélérateur et a rugi vers l'avant jusqu'à sa vitesse de croisière, seulement tempéré par deux changements de vitesse commandés par ma Grand-mère. Devant nous, plus de sept cent miles du paysage le plus ennuyeux des États-Unis continentaux : la Grande Prairie.

La Prairie, vue depuis Denver en direction de la vallée du Mississippi, c'est presque neuf cent miles de platitude complète, avec les cultures comme seule distraction... Grand-mère avait prévu de s'arrêter de temps en temps, à la fois pour des raisons de sécurité et pour éviter que ma sœur et moi ne nous soyons ennuyées jusqu'à plus soif. Ce matin, le non-paysage à la sortie de Denver avait pris son dû : Linda s'était endormie seulement dix minutes après que nous ayons quitté les limites de la ville de Denver, et je regardais silencieusement les champs dehors, essayant de trouver quelque diversité dans les cultures présentes.

Rien ne ressemble plus à une culture de blé qu'une culture d'orge, et seulement, de temps en temps, des feuilles vert sombre de betteraves, du maïs à haute tige, du colza à fleurs jaunes ou du sarrasin ou un sol brun fraîchement labouré changeait la vue extérieure. J'ai pu tenir éveillée seulement quelques minutes de mieux que Linda, et je me suis aussi endormie. Avec l'augmentation de la température extérieure, Grand-mère avait mis en marche l'air conditionné, nous aidant ainsi à nous endormir, Linda et moi. Elle avait mis en marche la radio sur une de ses stations favorites pour avoir une musique de fond et elle écoutait la CB, attendant des nouvelles du trafic de la part de ses collègues camionneurs.

Au début des années 1970, la CB est devenue une fourniture indispensable que chaque routier dans le pays avait à bord de son camion. Elle a commencé à être largement répandue dans les années 1960, Grand-mère avait acheté sa radio mobile en 1965 pour une très bonne raison : avec son permis supplémentaire pour les semi-remorques, elle avait la possibilité de conduire le long des routes forestières en terre pour atteindre les chantiers d'abattage. C'est un bon boulot pour un camionneur, mais vous ne pouvez pas savoir exactement où est votre destination, les chantiers d'abattage sont habituellement déplacés en fonction des arbres disponibles à la coupe, et du travail effectué. Ainsi, la meilleure chose à faire pour avertir un camionneur qui vient pour prendre les grumes est d'utiliser une radio émettrice-réceptrice, et la CB est faite pour un tel boulot.

Cela a permis d'éviter à ma Grand-mère de s'engager sur une route en terre inondée, d'être obligée de faire demi-tour par manque de gué, ou de trouver la bonne

<sup>5</sup> Distances : Topeka 869 km, Salina 698 km, Hays 547 km, Bennett 32 km, vitesses 89 km/h, 72 km/h et 64 km/h.

route à suivre pour atteindre le chantier d'abattage où elle devait se rendre. Et, dans son boulot de chauffeur routier inter-états, elle est devenue un lien utile pour avoir des informations sur le trafic, des nouvelles des amis sur la route, des bons tuyaux du jour de camion à camion, et ainsi de suite... Même en trafic de proximité, elle prend toujours avec elle sa fidèle CB Motorola, appelant les camionneurs et les autres usagers de la route à propos des bouchons, des contrôles de vitesse, du mauvais temps, des accidents de la circulation, des déviations et autres événements quotidiens que vous trouvez sur la route.

La CB est parfois hautement utile quand vous conduisez à travers la Prairie, surnommé « Le Domaine de l'Ennui Mortel Infini », « Les Anti-Rocheuses » ou « La Platitude Démente » par les camionneurs. Avec une ligne droite d'ouest en est, et pas de changements notables dans l'altitude entre Denver et Saint Louis, l'I-70 est l'endroit béni où la police de la route peut distribuer des amendes pour excès de vitesse par douzaines chaque jour, spécialement en cette année 1974, quand la Loi Nationale sur la Limite de Vitesse Maximale est devenue obligatoire, limitant la vitesse maximum à 55 mph sur tous les États-Unis (89 km/h). Et créant de nombreux problèmes dans la communauté des routiers. Par exemple, certains camionneurs étaient payés au kilométrage parcouru (pas ma Grand-mère, payée à l'heure avec un kilométrage horaire moyen obligatoire à parcourir, en fonction de son boulot, proximité, local dans l'état ou inter-état) et une limitation de vitesse impliquait un revenu quotidien inférieur, ou une charge de travail plus grande pour le même revenu...

Ainsi, la tentation de coller l'accélérateur au plancher était grande parmi les camionneurs, y compris ma Grand-mère, mais son patron, qui travaille de la même façon que ses employés, avait mis une limite raisonnable de 12 heures de conduite maximum par jour avec un minimum obligatoire de 450 miles (724 km) pour le trafic inter-états (moins pour le trafic local, pas de kilométrage pour le trafic de proximité mais avec une durée de travail journalière de huit heures de conduite), suivant ainsi les recommandations de l'International Brotherhood of Teamsters, le fameux syndicat des camionneurs dont il était membre, comme ma Grand-mère l'est toujours aujourd'hui à l'âge de 80 ans.

Cela laissait à Grand-mère une bonne marge pour arriver à proximité de Topeka depuis Denver avant la tombée de la nuit, avec trois arrêts en route. Notre premier arrêt de la journée était prévu à Burlington, Colorado, 170 miles à l'est de Denver (273 km), juste avant la frontière de l'état du Kansas. En conduisant à la vitesse obligatoire, cela nous faisait directement trois heures et demi pour arriver là pour le déjeuner. Grand-mère avait une idée pour nous, et elle a fait des appels sur la CB pour avoir une information à ce sujet :

« Salut les mecs, c'est Marsha la montagnarde, je conduis en direction de l'est sur la Piste de l'Ennui Mortel Absolu, je suis à trente miles à l'est de Denver et j'ai besoin d'un tuyau. Est-ce que quelqu'un sait si le restau Pete's Deli à Burlington a des glaces en vente ?

— Salut frangine, c'est Freezy Mama sur la fréquence. Je peux te dire qu'il ont un lot complet, t'as tes gamins dans ton camion ?

— Mes deux petites filles Freezy, départ en vacances. Merci pour le tuyau, je ne me souvenais pas si le vieux Pete avait quelque chose pour les petits sur son menu. T'es une de ses clientes ?

— *Ouais, quelquefois, mais j'ai l'habitude de faire des livraisons pour lui avec mon camion frigorifique. Dis-moi, pas d'ours en vue ?*

— *Yapa shiksa, j'ai vu une lumière bleue spéciale cinq minutes plus tôt, roulant en direction de l'entrée de Denver, mais rien de plus. Je me suis fait dire par l'un des mecs du minstrel show de Crazy Garfield que tu as une boîte à images sur l'Autoroute du Valium à la sortie de Denver, trois miles à l'extérieur d'Aurora. T'as mieux au sujet de la traversée de l'état de l'anesthésie ?*

— *Ouais frangine, j'peux t'dire que les ours sont dehors pour l'heure du repas ici. T'as une boîte à images à la sortie de Colby, une autre à Hays, et une troisième à l'entrée ouest de Salinas.*

— *Mazeltov ! C'est dans tous les coins au travers de l'état de l'anesthésie !*

— *Ouais frangine, ils ont reçu des ordres pour épingle sans pitié n'importe qui au-dessus du double nickel, crise de l'énergie qu'ils disent... Cinq frangins de mon minstrel show leur ont déjà donné à bouffer. Je fais gaffe avec mon accélérateur. Tu sais pas si Happy Chester roule dans les parages ?*

— *Je l'ai entendu à la radio il y a de cela deux jours, il est sur une cargaison inter-états à destination de Chicago, il s'était arrêté pour la nuit à Colorado Springs, je l'ai eu quand j'ai traversé la ville avec une cargaison de grumes des montagnes. Doit être en Illinois maintenant.*

— *J'ai quelques billets verts pour lui, j'espère qu'il sera vite de retour. J'ai mes livraisons à faire tout au long de l'Autoroute du Valium à l'est de Denver, je le rencontrerai quelque part par là. Si tu l'as à la radio, touches-lui en deux mots.*

— *J'oublierai pas shiksa, Bonne journée !*

— *Toi aussi, et fais gaffe aux ours ! »*

Comme vous pouvez le voir, Grand-mère, comme tout camionneur, fait une utilisation large du jargon de la CB entrecoupé de mots ethniques... « La Piste de l'Ennui Mortel Absolu » et « l'Autoroute du Valium » sont les surnoms de l'I-70 entre Denver et Kansas City, à cause du manque absolu d'un quelconque point d'intérêt paysager à cet endroit. De même, « l'état de l'Anesthésie » se réfère au Kansas pour les mêmes raisons. « Les ours » se réfère aux officiers de la police de la route, qui font respecter les limitations de vitesse avec des «boîtes à images », des radars de contrôle de vitesse avec des équipements photographiques qui prennent une image de votre véhicule si vous dépassez la limitation de vitesse de 55 mph.

Pour l'arrière-plan ethnique, quand un camionneur appelle les hommes et les femmes frères et sœurs, il ou elle est afro-américain, un latino utilisera les mots *hombres* et *chicas*, et un juif les mots *shkutzin* pour les hommes et *shiksa* pour les femmes. Les camionneurs afro-américains emploient le terme « minstrel show », qui fait référence à l'origine aux spectacles racistes de music-hall du XIXe siècle, spectacles exploitant les stéréotypes racistes sur les noirs à destination d'une audience entièrement blanche, pour parler d'une entreprise de transport routier employant exclusivement du personnel noir. Et il y a beaucoup de mots du jargon des camionneurs que j'ai appris par Grand-mère Marsha.

En parlant des camionneurs afro-américains, à cette époque, ils avaient inventé le terme de « Camion Funky » pour décrire un camion conduit par un chauffeur afro-américain débutant. Les latinos appellent leurs propres camions des « *piñatas* » et, même si je n'ai pas entendu celui-là moi-même, les camionneurs juifs appellent

parfois leurs semi-remorques des « delis avec dix-huit parfums de bagels ». Et c'était pour la partie la plus polie de ce jargon.

Comme dans tout métier, vous avez des gens biens et des cons. Pour cette deuxième catégorie, il y a aussi des termes spécifiques pour les désigner. Par exemple, vous devez vous représenter le fait que, sur un semi-remorque comme le chien de Grand-mère, les pavillons des avertisseurs sonores sont fixés sur le dessus de la cabine de conduite. C'est pour cela que vous pouvez appeler un camion conduit par un chauffeur antipathique un taureau assis : comme avec l'animal dans cette position, vous avez les *pavillons*<sup>6</sup> sur le dessus et le trou du cul juste en dessous. . .

Autre nom injurieux, appeler un camionneur raciste un triple-klowne (cette orthographe est obligatoire), terme bâti à partir de la désignation habituelle en trois lettres d'un groupe folklorique des états du sud des États-Unis bien connu pour ses spectacles son et lumières nocturnes. . . D'autres termes insultants envers des minorités ethniques ont été parfois repris et complètement retournés en tant de désignations humoristiques par les groupes qu'ils ciblaient. Un camionneur afro-américain qui est un ami de ma Grand-mère avait, par exemple, choisi un indicatif à la CB qui ne donnait aucune indication ambivalente sur son origine ethnique. Il croisait notre chemin sur l'I-70 ce matin-là, et il a appelé Grand-mère à la radio :

« *Salut tout le monde sur la 70 à la frontière Kansas-Colorado, c'est Supernégro sur la fréquence ! J'ai besoin d'un tuyau sur ce qui se passe sur la 70 entre la frontière d'état et Denver, pas trop d'ours dans le coin ?*

— *Salut Supernégro, c'est Marsha la montagnarde sur la fréquence, je viens juste de filer par Flagger, et je peux te dire que tu as des ours ici qui te font jouer de la cornemuse irlandaise. Ils arrêtent tous les semis et tu dois jouer de la flûte irlandaise. Ton marchand d'esclaves t'as laissé aller au nord de la ligne Mason-Dixon ou tu t'es tiré de ta plantation ?*

— *Salut frangine, heureux de t'entendre, la seconde réponse est la bonne. . . Non, je déconne, j'ai de la cargaison à livrer dans le Colorado. Tu roules vers l'est ?*

— *Ouaip, Norfolk, Virginie, de la cargaison à livrer à la Marine. T'as quelque chose à livrer dans les montagnes où tu ne fais que passer en direction de la Californie ?*

— *Je la fais façon Elvis avec une moissonneuse-batteuse John Deere à livrer à un concessionnaire local à Denver. Je l'ai prise à leur usine d'East Moline, dans l'Illinois.*

— *C'est un foutu chemin depuis l'Alabama !*

— *Ouais, j'ai taillé la route en direction du nord depuis Birmingham avec un hot-dog de Dupont, quelque chose à livrer à une usine chimique dans la banlieue de Chicago. Puis j'ai eu une autre cargaison à livrer à l'usine Fairbanks-Morse à Beloit, et la chance d'avoir une citerne de lait à livrer à Davenport, en la prenant à Rockford. Ça m'a fait éviter d'avoir des miles à vide.*

— *T'as un affréteur foutrement bon mec, je ne sais pas maintenant si je vais rouler à vide entre Norfolk et Charleston ou pas. J'ai une cargaison pour Denver là-bas.*

— *Ouille ! C'est quatre cent cinquante foutus miles ! J'espère que tu ne les feras pas à vide frangine !*

---

<sup>6</sup> Double-sens du terme anglais "horn", qui signifie à la fois les pavillons métalliques des avertisseurs sonores d'un camion, et les cornes d'un animal.

— J'espère shkutzin. . . Mon patron appelle notre affréteur tous les jours pour avoir une cargaison là-bas. Un semi fourgon vide avec 70 000 livres de capacité, j'espère qu'un gars du Sud sera intéressé.

— *Tu sais comment les affréteurs travaillent frangine : ils font toujours une offre de dernière minute qui t'évites d'avoir des miles à vide sur ton journal de bord.*

— Mon propre marchand d'esclaves ne laissera pas un de ses camions rouler à vide sur 450 miles, tu peux le parier ! Je n'ai jamais eu plus de d'une douzaine de miles à vide par jour, ça changera pas beaucoup avec notre affréteur.

— *Mon marchand d'esclaves a un contrat avec National Road Shipping, des mecs très efficaces. T'es avec eux ?*

— Non. Le mien c'est Western Shipping. Ils sont spécialisés dans tous les états à l'ouest de la rivière Mississippi, mais ils ont aussi du fret sur tout le pays à gérer. C'est comme ça que j'ai eu une cargaison de poisson en boîte depuis Charleston à amener à Denver à l'occasion de mon voyage de retour.

— *Dis-moi frangine, ça serait pas du poisson de l'usine d'Oakridge Foods ?*

— Tu l'as dit mec ! Ils sont fameux dans le Sud, n'est-ce pas ?

— *Ouaip, un de mes cousins travaille sur un chalutier en Floride, son capitaine a un contrat avec eux. Ils sont exigeants, mais ils payent bien, et ils ne travaillent pas avec n'importe qui. Des produits de qualité, ma famille achetait du thon en boîte chez eux pour Noël, deux fois le prix des aliments en boîte ordinaires, mais dix fois la qualité. Ils vendent dans le Colorado maintenant ?*

— Ouaip, un grand magasin a acheté la cargaison complète, c'est pour leur épicerie de luxe. Ils m'ont demandé de faire le boulot, je suis sensée ne pas secouer le fret quand je conduis. . . Je suis avec mes petites filles et elles dorment toutes les deux. Je les emmène pour voir leur tante à Washington, ma plus jeune fille, Rachel.

— *Okay Marsha, bonne route avec ton huskie. . . J'ai eu des ours qui prenaient des photos à l'ouest de Burlington , vérifie soigneusement ton compteur de vitesse !*

— Merci pour le tuyau mec, et bon voyage ! De Marsha, terminé ! »

Un peu de traduction est nécessaire pour comprendre clairement ce que disait ma Grand-mère. La cornemuse irlandaise et la flûte du même pays (instruments irlandais typiques, bien évidemment) sont les surnoms donnés aux éthylomètres, plus particulièrement pour le modèle chimique à usage unique dans lequel vous devez souffler pour vérifier que vous n'êtes pas bourré. Les irlandais d'Amérique son supposés être des poivrots aux USA, un autre cliché ethnique, avec la stupidité des polonais d'Amérique. Alors, quand votre père est un irlandais d'Amérique et votre mère une juive polonaise d'Amérique, c'est parfois dur à l'école. . .

À titre de plaisanterie, les prolos afro-américains appellent leurs patrons blancs « marchands d'esclaves », et leur usine ou société leur plantation, plaisantant sur ce qu'étaient les États-Unis avant la guerre de Sécession, quand la ligne Mason-Dixon a été tracée sur les cartes pour fixer une limite nord à l'esclavage. Aussi dans le jargon des camionneurs, la variation sur le concept de chien. Un semi Mack tirant une remorque à plate-forme surbaissée est appelée un basset, et la faire façon Elvis signifie conduire un Mack avec une semi plate-forme surbaissée en remorque, pris d'après l'interprétation du tube rock *Hound Dog (Basset)* par Elvis Presley, dont la première profession avant d'être rock star était chauffeur routier. . .

Ainsi, vous pouvez deviner qu'un hot-dog est un camion Mack avec un cargaison de matériaux dangereux, par exemple des produits chimiques dans une citerne. Et un huskie est un Mack comme celui de ma Grand-mère : un camion d'autoroute à long rayon d'action pour le trafic inter-états, tire dur, vite et longtemps, comme cette race de chiens de traîneau. Je vous ai déjà dit que les chauffeurs routiers sont parfois payés au kilométrage parcouru, ou ont un kilométrage contractuel à parcourir pendant une certaine durée pour avoir leur paye, comme Grand-mère. Cela s'applique avec un camion chargé et quand vous êtes à vide, vous n'êtes pas payé. Les miles à vide sont des miles parcourus à vide, une chose que tout le monde veut éviter, un camion vide signifie de l'argent perdu pour tout le monde.

C'est pour cela que l'industrie du transport routier repose sur les affréteurs, des professionnels dont le travail est de mettre la bonne cargaison dans le bon camion. Chasseurs de kilométrages à vide, ils ont typiquement des contrats avec des entreprises de transport routier, comme celle du patron de ma Grand-mère, et ils ont une base de donnée des cargaisons attendant d'être livrées et des camions en attente de cargaison, et leur boulot est de faire se rencontrer les deux besoins. Avant l'explosion des petits ordinateurs pour le commerce dans les années 1980, ce boulot était fait à la main, avec des fiches en carton dans des boîtes, et chaque communication était faite par téléphone. Seules les grandes sociétés d'affrètement pouvaient faire face au prix d'un ordinateur mainframe complet, comme les modèles d'IBM 360, pour faire le travail sans intervention humaine.

La méthode avec le téléphone et les fiches en carton a été utilisée depuis le début des années 1930 quand cette industrie a commencé à être prometteuse. Avec la grande dépression, les usines qui n'avaient pas fait faillite n'avaient pas assez de fret pour remplir un wagon de chemin de fer, et ils devaient s'en remettre de plus en plus aux transports routiers. Les camionneurs avaient aussi à faire face à une baisse du trafic local, et ils ont eu à voir de plus en plus loin de leur zone de chalandise principale pour avoir quelque chose à transporter. Et, avec le New Deal, des routes inter-états ont commencé à être construites, facilitant le transport routier à travers tous les états-Unis continentaux.

Ainsi, l'industrie du transport routier inter-état a débuté, et la nécessité de faire coïncider les voyages des camions avec des cargaisons attendant un moyen de transport dans tous les USA a offert une large opportunité à l'industrie de l'affrètement pour partir de zéro et croître. Et, dans les années 1950, l'accroissement de l'investissement dans les routes (le système national des autoroutes a été créé en 1956 par l'administration Eisenhower) et l'automatisation complète du téléphone, commencée dans la seconde moitié des années 1920, a donné un coup de fouet à cette activité.

Un nouveau coup de turbo fut donné aux entreprises du secteur de l'affrètement par l'informatisation, débutant dans les années 1960 avec des ordinateurs mainframes pour des grandes entreprises et, dans les années 1980, des PC de bureau pour toute entreprise d'affrètement, donnant à des bureaux locaux la capacité de gérer des cargaisons sur tout le pays, une fonctionnalité qui était possible seulement pour les grandes entreprises auparavant, le coût élevé des ordinateurs mainframes limitant leur utilisation aux investisseurs en millions de dollars. Un IBM PC avec ses logiciels, débutant au milieu des années 1980, donnait la capacité à une petite entreprise locale



de faire la même gestion de l'affrètement que des grandes entreprises, qui étaient les seules capables de faire face à cette charge de travail dix ans plus tôt.

Il est évident que, maintenant, dans les années 2010, vous pouvez faire le même boulot avec Internet et des téléphones mobiles, en ayant des commandes directes de vos clients sur votre site internet et en avertissant vos chauffeurs qu'ils ont une cargaison à prendre via une application dédiée pour smartphone. Certaines petites entreprises sont de nos jours gérées en temps réel par leur patron, travaillant dans son camion avec un smartphone et un ordinateur portable, en étant directement en contact avec les autres chauffeurs par des courriels ou des appels téléphoniques directs sur leurs smartphones, où qu'ils soient, et ayant une image en temps réel de l'endroit où sont ses camions et où est-ce qu'il y a une cargaison pour eux. Une fonctionnalité impensable, même pour des grandes entreprises, vingt ans auparavant, et maintenant une part du paysage du transport routier US.

Mais, en 1974, le principal équipement que ma Grand-mère avait comme amélioration de ses conditions de travail était un système d'air conditionné pour sa cabine, équipement d'après-vente rajouté aux six semis pour service inter-états de la flotte de l'entreprise de Jerry O'Brien, une extension arrière de cabine avec couchette modèle inter-état de 60 pouces (1,52m) avec deux couchettes, une au-dessus de l'autre, et du rangement supplémentaire. C'est comme ça que vous pouvez voir que le patron fait le même boulot que vous avec comme seule différences avec ses camionneurs le fait qu'il est le propriétaire de l'entreprise et qu'il signe les fiches de paye.

Grand-mère est entré dans le transport routier inter-état en 1962. Jerry O'Brien avait alors une opportunité pour élargir son activité et il a acheté pour cela six tracteurs Mack type B avec une cabine inter-état. Le confort était au standard de l'époque : extension de 48 pouces (1,22 m) avec une couchette, du rangement et rien de plus. Pendant l'été, les camionneurs doivent dormir avec les fenêtres ouvertes et utiliser un petit réchaud à pétrole et un sac de couchage de montagnards l'hiver. Et ces chiens, tous des B61ST à trois essieux, avaient le plus puissant moteur disponible à l'époque : un V8 diesel de 255 chevaux. Aujourd'hui, une puissance aussi basse n'est disponible que sur des camions à deux essieux de taille moyenne, typiquement pour des usages urbains et de proximité, mais c'était une motorisation de haut niveau pour les semi-remorques au début des années 1960.

Mais conduire un semi-remorque nécessite une formation supplémentaire, et Jerry O'Brien ne pouvait pas la payer pour tous les 18 camionneurs qu'il avait comme employés. Ainsi, commençant au printemps 1962, il a commencé à regarder soigneusement les meilleurs qu'il avait. Ma grand-mère avait un point pour elle, elle avait déjà, depuis le début, une formation pour l'utilisation de freins pneumatiques, qui est de facto devenu un standard pour les systèmes de freinage sur les camions pendant la seconde moitié des années 1950, remplaçant les câbles et poulies classiques utilisés auparavant, système retiré du service parce qu'il était devenu dépassé dans les années 1960 à cause de l'accroissement de la masse et de la puissance des véhicules. Et les série B à trois essieux avaient des freins pneumatiques comme système de série...

Un jour du printemps de 1962, Grand-mère est allée au bureau pour ses tâches quotidiennes après le travail, remettre dans son casier le journal de maintenance du camion, vérifier les livraisons qu'elle avait à faire le lendemain et quel camion elle

conduirait. Elle a rencontré Jerry O'Brien en train de s'occuper de paperasse et elle a pris une minute pour lui communiquer les nouvelles du jour :

« B'soir patron, sais pas si tu dois te rendre à Denver centre mais si tu le fais, fais attention aux travaux publics sur Logan Street entre les 11e et 13e avenues. La moitié du revêtement est grande ouverte, les services municipaux remplacent des tuyaux là-bas, et c'est une plaie d'y rouler... Heu, tu peux aussi remercier Dennis, cette fois, il n'a pas oublié de vider le cendrier avant de me donner le BK-8913, le plateau à trois essieux... »

— Tu as menacé de lui faire avaler le contenu du cendrier la prochaine fois qu'il oublierait de le nettoyer, ça a aidé... Plus sérieusement, je rentre dans les affaires de transport routier inter-états et je cherche des chauffeurs qui veulent faire ce boulot.

— J'en ai parlé avec mon homme avant, si j'ai l'opportunité, je suis de la partie... Mais ça dépend pas que de moi, tu dois avoir d'autres mecs sur ce boulot.

— J'en ai quelques-uns sur ma liste, mais ton nom est numéro un.

— Mets-moi sur le coup, je ferais le boulot.

— La formation pour semi-remorques commence le mois prochain, je t'ai eu une place, tu auras la notification dès que tu seras inscrite. »

Et ce fut le début de la carrière de chauffeur routier inter-états de semi-remorques de Grand-mère. Elle était parfois livrée à elle-même, sans chemin de retour, comme une pierre qui roule, mais elle pouvait maintenant avoir de la satisfaction. Et seule la faillite de son employeur, au début des années 1980, l'a forcée à regarder à une autre boulot de camionneur. D'abord chauffeur de toute sorte de camions utilitaires pour la ville de Denver de 1980 à 1987, puis chauffeur de camion-benne pour une entreprise de construction jusqu'en 1992. Elle a participé à la construction du nouvel aéroport international de Denver, et je décolle et atterris sur les pistes construites avec la participation de Grand-mère.

En 1992, Grand-mère était fatiguée de conduire des camions-benne et, avant de partir à la retraite, elle a pris de nouveau un boulot de camionneur inter-états. Elle avait désormais un siège chez Mountain Truck Special Deliveries, une entreprise qui transporte dans des semis fourgons ou d'autres sortes de remorques des cargaisons de grande valeur, des pièces d'avions aux éditions de romans de l'été, du matériel médical comme des scanners, des microprocesseurs pour des ordinateurs et même des véhicules pour le nouveau système de chemin de fer léger de la ville de Denver. Elle a pris sa retraite en 1998, à l'âge de 65 ans, mais elle a eu plus tard des opportunités pour conduire de nouveau un camion. Je vous en toucherai un mot plus tard, si vous me le permettez... »

Pour le déjeuner, Grand-mère avait prévu de s'arrêter à son premier point kilométrique sur le journal de bord sur la route de la côte est, un deli dans la petite ville de Burlington, à l'est de l'état du Colorado, à seulement une douzaine de miles de la frontière avec le Kansas. Avec une première étape de trois heures et demie dans notre voyage depuis Denver, nous étions sur place à midi et demi et Grand-mère avec une bonne surprise pour nous. Au lieu des routiers habituels où elle a l'habitude de s'arrêter quand elle vient ici, elle nous a trouvé un bon restaurant familial avec un parking pour camions à proximité où elle a garé son poids-lourd aux côtés de deux

autres semis inter-états. De l'autre côté de la rue, un bon deli nous attendait. Un bon avec des bagels, des salades et des glaces :

« Nous y voilà mes chéries, je connais cet endroit, ils ont de la bonne came à vendre. Saladier plein pour trois, bagels et glaces pour dessert ?

— C'est génial Grand-mère ! répondit Linda. Ils ont de bagels au beurre de cacahuète ?

— Ouai ma chérie, et un à la crème de fromage pour Siobhan.

— Merci Grand-mère, ai-je répondu. Est-ce que tu as d'autres endroits comme ça jusqu'à Washington ?

— Bien sûr que j'en ai, tu en verras plus en route... B'jour, z'avez une table pour trois pour un déjeuner ?

— Oui m'dame, vous pouvez vous asseoir à côté de la fenêtre, ici, vous serez dans un endroit tranquille. Vous voulez voir notre menu ?

— Oui s'il vous plaît, j'ai besoin de voir ce que vous avez comme glaces. Votre chauffeur de livraison m'a dit à la CB que vous aviez de la marchandise nouvelle aujourd'hui.

— Ah, vous êtes camionneur ? Pardonnez-moi mais je n'ai pas deviné cela, vous conduisez un des semis garés de l'autre côté de la rue ?

— Oui, le chien R-700 avec la remorque fourgon, juste de l'autre côté de la rue, sur le parking... Ya quelqu'un dans votre famille qui est camionneur ?

— Mon beau-frère, il fait des livraisons pour Amtruck. Il a seulement un Ford série L à deux essieux, pas un camion imposant comme le vôtre.

— Amtruck n'est pas le pire employeur que vous pouvez trouver, plus particulièrement pour les liaisons de proximité, le trafic local et régional. Je connais des mecs qui y travaillent par le syndicat, ils ont une paye décente et des patrons corrects. J'espère que votre beau-frère a les mêmes.

— Il ne se plaint pas, le boulot est correct, et il a de bons collègues de travail... Voici le menu, je vous laisse choisir. Vos filles ?

— Merci de m'enlever une décennie et demi d'âge. Non ce sont mes petites-filles. Je me suis arrêtée ici spécialement pour elles. »

Comme dans tout commerce ouvert au public en Amérique du Nord, vous avez une télévision avec une chaîne locale ou nationale diffusant des émissions tous publics. Dans ce restaurant, le poste était un vieil appareil en noir et blanc datant des années 1950 et toujours opérationnel ici, peut-être l'appareil personnel du propriétaire du magasin installé ici après son acquisition d'un poste en couleur neuf. Le plus important était le programme en lui-même : c'était les actualités de la mi-journée sur NBC, et la une du jour était diffusée à l'instant :

« ... en direct de Washington D.C., une étonnante information de la Maison Blanche, où la crise constitutionnelle entourant l'affaire du Watergate continue encore et encore. La Maison Blanche vient juste de rendre public un enregistrement audio prouvant que le président Nixon avait organisé lui-même l'effraction dans l'immeuble du Watergate en 1972. En direct de Washington D.C, nous avons notre commentateur politique, James Mc Kendrick... Jim, il semble que tout le soutien au président Nixon part en lambeaux, et qu'un impeachment est proche. Un vote des deux chambres réunies soutenant ce genre de motion est maintenant sur sa voie, pensez-vous que le président Nixon continuera toujours à nier son rôle dans le scandale et ajoutera le parjure aux charges criminelles auxquelles il fait face ?

— *Cela semble de moins en moins plausible Gary. Le président Nixon fait face à une vague écrasante de preuves criminelles contre lui, et cet enregistrement audio ressemble à un autre clou dans le cercueil de son second mandat à Pennsylvania Avenue. Ni les membres du congrès ni l'opinion publique ne le soutiennent de quelque façon que ce soit, et le Congrès aura un voie libre devant lui si un impeachment doit être voté.*

— *Ainsi, nous pouvons considérer que le président Nixon est condamné de quelque façon que ce soit ?*

— *C'est évident maintenant. La question principale qui reste est ce que fera le président, attendre l'impeachment ou démissionner. C'est la question la plus importante de notre politique maintenant, et pour la semaine qui vient.*

— Grand-mère, est-ce que le président Bouledogue va aller en prison ?

— J'espère bien que cet escroc y ira ma chérie, répondit ma Grand-mère. Ils ont une salade avec laitue, tomate et fromage, ça vous dit toutes les deux ?

— Est-ce qu'il y a des oignons doux avec ?

— Laisse-moi voir Linda... Ouaip, tu en veux à part ? Siobhan n'aime pas les oignons, tu sais.

— Oui Grand-mère, et j'aurais un bagel au beurre de cacahuète !

— Sibby, toujours sur la crème de fromage ?

— Heu, dis-moi Grand-mère, c'est quoi de la crème de paprika hongroise ? C'est épicé ?

— Oui, et tu aimes les choses épicées, je pense que tu peux l'essayer. Ça a le goût des piments rouges, mais c'est comme une sauce tomate épaisse. Je prends un bagel à la crème de fromage en secours au cas où tu n'aimerais pas.

— Si c'est comme les piments rouges, je l'aimerai sûrement Grand-mère !

— Mmmm... On verra. Nous commanderons les glaces plus tard. Commençons avec ça. »

Jusqu'à aujourd'hui, je suis incapable d'avalier n'importe quel sorte d'oignon. Même l'odeur des oignons me rend malade. Mais j'aime tout ce qui est épicé, plus particulièrement les piments et le paprika. La crème de paprika qui était alors une nouveauté pour moi était un délice, et Grand-mère n'a pas eu à la remplacer par son bagel à la crème de fromage de secours. À la télévision, les images du président Nixon étaient diffusées pour la grande actualité du jour. Le scandale du Watergate empoisonnait la vie politique des USA depuis le début de 1973 et, de plus en plus, l'attitude "lisez sur mes lèvres : allez vous faire foutre" du président Nixon devenait insoutenable.

Pour moi, le président Nixon était un homme qui ressemblait à un bouledogue et, en demandant à ma mère pourquoi est-ce qu'on avait un président qui ressemblait à un bouledogue, elle m'a dit que c'était parce que des ânes avaient voté pour lui... Mais, en cet été de 1974, il semblait désormais que chaque politicien de la capitale fédérale faisait la queue pour poignarder le président Nixon dans le dos... Récemment, nous avons appris que le numéro deux à la tête du FBI, monsieur W. Mark Felt, était "Gorge Profonde", le fameux informateur qui a donné des tuyaux aux enquêteurs du *Washington Post* Woodward et Bernstein au sujet de toute l'affaire du Watergate.

Une porte mal fermée dans l'immeuble du Watergate en juin 1972, et le numéro deux du FBI jouant le rôle de l'indic auprès de la presse ont conduit à une procédure

d'impeachment potentiellement couronnée de succès un an et demi plus tard, le pire scénario possible pour le président Nixon qui partait en vrille avec tout ce qui pouvait être utilisé contre lui rendu public avant qu'il puisse trouver un déni convenable à présenter au public. Et il y a toujours des timbrés qui croient que le 11 septembre 2001 est une conspiration gouvernementale parfaite, gérée par le même genre de politiciens que ceux qui ont été incapables d'empêcher le scandale du Watergate de devenir public presque trente ans plus tôt... Nous parlons ici de mettre sur écoute le bureau de la campagne présidentielle du Parti Démocrate, pas de détruire deux tours de 1 400 pieds de haut (424 m) et de tuer près de 3 000 personnes dans une attaque terroriste, la plupart d'entre elles étant des civils...

Plus intéressant, Grand-mère, en tant que fille de prolos qui a vu elle-même la Grande Dépression, est une personne pleine de ressources pour les recettes de fauchés, qui sont l'art de combiner le coût bas avec un grand goût. Et une cuisine avec un principe de base : la viande et les autres produits animaux sont un luxe réservé pour les grandes occasions. Aujourd'hui, ça semble étrange mais, dans les années 1930 et 1940, une famille de la classe ouvrière ne pouvait se payer de la viande qu'une fois par semaine, voire une fois par mois si le chef de famille était au chômage.

Ainsi, Grand-mère et grand-père ont appris à cuisiner de grandes choses avec un budget de misère, et j'ai des douzaines de recettes qui sont toujours géniales aujourd'hui. Par exemple, le banock à l'indienne, un pain plat fait avec de la farine de maïs, du bouillon de légumes et ce que vous pouvez y mettre dedans et que vous avez de prêt sur votre étagère de cuisine, des épices, des légumes ou, le petit truc favori de Grand-mère facile à cueillir dans la nature autour de la ville, des pignons de pin. Une recette qui déclenche toujours la folie chez les plus jeunes (et quelques gens plus âgés aussi !) quand elle est prête à servir, le gâteau des prolos, un gâteau fait sans beurre, lait ou œufs, et parfumé au sirop de maïs, d'érable ou de miel et, si vous en avez, des raisons secs, des pommes ou tout autre fruits de saison.

Grand-mère est aussi une grande amatrice de salades, n'importe quoi avec de la laitue et n'importe quel autre légume ayant du goût que vous pouvez y mettre dedans (y compris des oignons, berk !) est un plat gastronomique au quotidien pour elle. Plus particulièrement avec ce qu'elle considère comme étant un incontournable pour la sauce : moutarde, poivre noir, vinaigre de vin et huile d'olive ou de noix. Quand elle n'emploie pas une sauce style slave, avec du yaourt (qui remplace la smetana, la crème aigre traditionnelle de la cuisine slave d'Europe orientale) et des épices vertes comme l'aneth. Elle est aussi une fan des salades de style américain, ses deux principales recettes sont la salade style vieux sud, avec des bananes en tranches, des cacahuètes, des tranches de patates douces grillées, et des tomates hachées comme sauce et la salade caliente, de style mexicain, avec des piments rouges japaleños, du maïs en grains, des haricots rouges et des tranches d'avocats, utilisant du jus de citron vert comme sauce. Et, bien évidemment, de la laitue dans ces deux salades, le légume élémentaire de tous les jours.

Pour le dessert, Grand-mère a pris le même chose que nous : des glaces. Elle n'a découvert ce dessert que quand elle était adulte, à la fin des années 1950. Les familles de prolos ont tendance à faire toute leur cuisine par elles-mêmes avec des ingrédients bruts pour des raisons budgétaires, y compris les desserts, et de n'acheter aucune spécialité commerciale en dehors de leur foyer. Et l'usage banalisé du froid artificiel

pour le stockage domestique des aliments n'est devenu effectif que dans les années 1950. C'est pour cela que Grand-mère a dégusté sa première glace, un sorbet trois boules citron vert, orange et pastèque, en juillet 1957, deux semaines après la fête de l'Indépendance. Elle livrait le rayon alimentaire d'un grand magasin à Denver et elle a taillé une bavette pendant sa pause repas avec une de ses amies qui travaillait là comme vendeuse au stand des glaces.

Ma mère m'a dit une fois que, pendant son enfance, Grand-mère l'utilisait toujours, ainsi que ma tante Rachel, comme excuse pour manger elle-même une énorme glace. Grand-père n'a jamais été dupe et, avec son travail de cuisinier, il arrivait quelquefois à avoir des échantillons de glaces de la part des fournisseurs du restaurant d'entreprise pour lequel il travaillait, habituellement un paquet d'un gallon du dernier produit glacé vendu par la compagnie à usage professionnel. Après cette délicieuse pause, nous devions tailler la route de nouveau et, avant de partir, Grand-mère a demandé à la vendeuse si elle pouvait remplir ses trois bouteilles thermos avec du thé glacé, se préparant à avoir une boisson fraîche sur la route :

« J'ai trois bouteilles thermos d'un quart, pouvez-vous me les remplir avec un tiers de glace et deux tiers de thé glacé, s'il vous plaît ?

— Pas de problème madame, j'ai une louche pour faire le boulot. . . Vous avez suffisamment d'autonomie avec ça pour finir votre journée de travail sans être assoiffée.

— Je l'espère, j'ai deux petites avec moi, et elles sont aussi de grandes buveuses de thé. Et le votre en est un qui est très bon.

— Des citrons verts frais font le boulot, mais je n'apprends rien à quelqu'un comme vous. . . Donc, avec la glace, je vous fais un rabais, seulement cinquante cents pour vos trois bouteilles.

— Merci, j'ai un demi-dollar pour le thé, cela me laisse 25 cents de libras pour votre pourboire, avec le précédent demi-dollar, cela vous payera votre boulot pour avoir rempli les bouteilles.

— Merci madame, et faites un bon voyage ! »

Boire du thé est une grande tradition qui vient du côté de ma mère. Comme avec tous les gens d'origine slave, le thé est la boisson habituelle tout au long de la journée, et tout au long de l'année. Chaud en hiver, et glacé en été. Grand-mère a toujours un thermos ou deux, et même plus, avec elle à bord de son camion. Comme avec tous les aliments industriels pour les gens au bas de l'échelle sociale de sa génération, les boissons commerciales comme les sodas ne sont pas quelque chose de couramment acheté, à part l'eau gazeuse et la limonade pour les gamins. Et Grand-mère ne boit pas de café au quotidien, comme la plupart des membres de ma famille.

Nous avons repris notre voyage à une heure de l'après-midi en retournant sur l'Interstate 70, quittant le Colorado et franchissant la frontière avec le Kansas au comté de Sherman, une division administrative qui marque la frontière orientale du fuseau horaire des Montagnes Rocheuses, nous faisant perdre une heure dix miles à l'est de la petite ville de Goodland. Nous sommes entrées au Kansas à 1 heure 20 de l'après-midi et, 20 miles plus loin, nous avons quitté le fuseau horaire des Montagnes Rocheuses à 2h45 de l'après-midi heure du fuseau horaire central. Notre prochain arrêt était prévu dans la petite ville de Russel, Kansas, à côté de l'autoroute de l'ennui mortel infini, alias l'Interstate 70 entre Denver et Kansas City.

Avec son camion, Grand-mère avait toutes les options, et plus, à bord de son R-700, qui était alors la Rolls de l'offre de Mack Trucks en cette année 1974. Et, avec le temps chaud dehors, l'air conditionné était grandement le bienvenu. Ce chien avait été acheté à un prix de vente de 65 000 dollars par tracteur par Jerry O'Brien, qui voulait avoir une flotte de six camions de haut niveau pour son entreprise de transport inter-états avant de prendre sa retraite. C'est l'équivalent de près de 260 000 dollars pour chaque tracteur en dollars de 2013.

Maintenant, vous avez l'équivalent d'un camping-car avec les cabines à couchettes des camions, comprenant une prise pour un ordinateur portable, un poste de télévision, un réfrigérateur avec un four à micro-ondes et une climatisation été-hiver, vous donnant l'impression d'être dans une chambre d'hôtel n'importe où et n'importe quand dans l'année où que vous alliez pour votre boulot. Dans les années 1970, le top niveau était moins confortable, la classe supérieure était une extension arrière à toit bas de 60 pouces avec une couchette ou, comme dans le chien de Grand-mère, deux couchettes, une en bas et une en haut, les deux avec des matelas à haut confort de trois pouces d'épaisseur, des rangements pour les affaires du chauffeur et c'était tout. Si vous aviez besoin d'autre chose, vous deviez vous rendre chez un vendeur d'accessoires pour avoir un réchaud à butane avec un brûleur et une unité d'air conditionné de route, ce que Grand-mère avait.

Ma sœur aînée ne s'est pas endormie directement dans le siège passager comme moi. Elle regardait le trafic routier et écouter Grand-mère faire la causette sur sa CB, Grand-mère avait mis son autoradio sur une bonne station de rock'n'roll pour avoir de la bonne musique, les dernières infos sur le trafic et le bulletin de la météo. Devant nous, un ciel bleu clair était la prévision de la journée, avec des orages en approche sur la vallée du Mississippi :

*« ...venant du Golfe du Mexique et tirée vers le nord par une zone de basse pression sur la Colombie Britannique, la ligne d'orages atteindra le sud du Missouri, le sud de l'Illinois, l'ouest du Tennessee et l'ouest du Kentucky demain dans la matinée. Ils dériveront en direction de l'ouest au-dessus du Kansas et du Nebraska dans l'après-midi, avec des températures montant jusqu'à 95°F (35°C) à l'avant de la ligne d'orages. La National Ocean and Atmosphere Administration nous prévient à propos des averses intenses et des éclairs qui ont déjà été vus avec cette ligne d'orages aujourd'hui en Louisiane, et recommande d'annuler toute activité à l'extérieur dans les zones qui pourraient être affectées par ce phénomène. Il est aussi recommandé aux conducteurs d'éviter tout voyage non indispensable par la route à cause de la perte de visibilité sous les nuages d'orage du fait des averses intenses, une visibilité horizontale minimale descendant à 200 pieds (60 mètres) a été suivie par la police de la route de Louisiane. Pour les professionnels qui ne peuvent éviter le risque de conduite sous une pluie pareille, nous vous recommandons d'allumer vos phares en entrant dans une zone où du temps orageux est prévu, et de réduire votre vitesse à un maximum de 30 mph (48 km/h), ou moins si la visibilité baisse dangereusement, un risque d'aquaplaning sur les routes inondées est aussi quelque chose à prendre en considération. Pour le 8 août, un temps dégagé est prévu, avec un ciel nuageux et des températures en baisse à 75°F (24°C)... C'était le bulletin météo présenté par Alvin McCandless, merci d'écouter WDGHS Radio, le numéro un du Kansas pour la musique et les informations. Et maintenant, notre programme de rock'n'roll de l'après-midi, qui débute avec un tube de son dernier album "On the Beach" , voici "Walk On" de Neil Young...*

— *Hola hombres, personne ici ? C'est El Borracho à l'ouest de Salina, en direction de Denver. C'est quoi ce bordel, vous êtes tous en grève ou quoi ?*

— *Semble qu'ils font la même chose que mes petites-filles, une bonne sieste. Hola hombre, llamando Marsha de los Montes. ¿ Como estas ?*

— *¡ Muy bien chica ! Estoy con mi piñata aqui, y yo no se si hay osos en la carretera... ¿ No han visto ?*

— *Yo he visto osos en Colorado y en Kansas, este de Goodland. Hay tambien coches de navidad en la setenta, he visto tres. ¡ Cuidado con tu velocidad hombre !*

— *Gracias chica, tengo un viaje largo hasta Arizona.*

— *Yo tambien, voy a Washington. ¡ Arriba muchacho, y hasta la vista !*

— *¡ Hasta la vista chica, y buen viaje ! »*

Comme vous pouvez le voir, à l'ouest du Mississippi, la minorité ethnique la plus remarquable qui était entrée en force dans la profession de chauffeur routier dans les années 1960 et 1970 était la minorité latino-américaine, nouvelle source de prolos durs à la tâche sautant sur un boulot mieux payé et plus qualifié en se faisant embaucher comme chauffeurs routiers. Sur la route ici, vous pouvez faire une causette en espagnol facilement avec un camionneur latino conduisant sa piñata. Petite chose à savoir : *coche de navidad*, voiture de Noël en anglais, est un mot du calo pour une voiture de police, le calo est l'argot espagnol des latino-américains résidant aux USA. Je l'ai appris avec l'espagnol du Mexique à l'école avec mes camarades de classe, et Linda l'a fait aussi. Et Grand-mère a appris son espagnol avec les pères des camionneurs latinos de la génération des années 1970, les manutentionnaires mexicains qui, dans les années 1950 et 1960, chargeaient et déchargeaient son camion.

La route tout au long de l'I-70 au Kansas était morne ce jour-là. J'ai dormi près de trois heures et c'était toujours sous un soleil brillant que nous avons roulé pendant notre dernière heure avant de nous arrêter pour une pause quand je me suis réveillée sur le siège passager, partagé avec ma sœur Linda. Le paysage était toujours vide, et le trafic était toujours le même. Dans les champs, nous pouvions parfois voir une ligne de moissonneuses-batteuses lourdes en action, transformant du blé ou du maïs fraîchement cultivé en grains prêt à être traités pour devenir de la nourriture. De temps en temps, un champ à de tournesol, ou la tache jaune clair d'un champ de colza était un changement dans ce morne paysage.

Mais avec la CB, Grand-mère avait la possibilité de faire un brin de causette avec un collègue sur la route. Deux miles droit devant sur la route, ayant une vue sur une longue distance à cause de l'une des rares montées orientées vers l'est que cette route compte, elle a repéré quelqu'un qui lui était familier, un autre camionneur du Colorado qu'elle connaissait. Le camion embouteillait le trafic sur l'Interstate, se traînant misérablement à presque 20 mph (32 km/h) en dessous de la vitesse limite. Empoignant le micro de sa CB, Grand-mère nous a dit :

« Mes chéries, si ce gars devant est celui que je connais, je pourrais vous présenter un crétin fini, j'ai juste besoin de le vérifier... Salut le mec deux miles devant moi sur la 70, qui essaye de grimper la rampe, c'est Marsha la montagnarde sur la fréquence, t'es Swedish Pete, n'est-ce pas ?

— *Oh non, la pipelette de chez O'Brien ! Tu veux te foutre de la gueule de qui ? Sheridan Truckin Company ne peut se permettre de se payer des camions de luxe comme le vieux Jerry tu sais ? Nous avons une flotte de 78 unités, et pas de liquidités pour en acheter de nouveaux !*



— Gnagnagna, ton patron est un radin qui flingue le métier avec des prix kilométriques trop bas, et il vous la colle au cul bien profond en radinant façon juif écossais de mère auvergnate tout en vous forçant à conduire des camions en ruine. Et vous n'êtes qu'une bande d'andouilles qui laisse perdurer cette merde en n'étant pas syndiqués !

— *Va te faire voir toi et ton Jimmy Hoffa ! Je ne laisserai pas des gangsters comme ceux de l'IBT faire quoi que ce soit avec mon patron ou moi !*

— Alors ne te plains pas de conduire une épave et d'être payé au lance-pierres, parce que l'IBT ne fera rien pour toi ! Dis-moi, tu as ce qui reste de ton moteur qui fonctionne ou bien tu es forcé de faire tourner les roues motrices à la manivelle pour avancer ?

— *Ouais, ouais, ouais, encore une fois, tu te moques des travailleurs honnêtes...*

— Travailler pour un patron voyou, mec, si tu aimes te faire mettre, c'est ton problème. Et je ne me foutrais pas de toi cette fois-ci, j'ai mes deux petites filles avec moi, je vais leur montrer à quoi ça ressemble la honte de la classe ouvrière... Mes chéries, nous allons dépasser le camion de *Sluggish Pete*<sup>7</sup>, faites-lui signe et regardez ce qu'il arrive quand vous n'êtes pas syndiqué !

— *Marsha, va te faire mettre !*

— J'en ai pas besoin mec, mon mari fait ça mieux, demande à ton épouse, elle te le confirmera !... Siobhan, Linda, saluez ce pauvre Swedish Pete, dont le camion est une grosse merde, grâce au pingre qu'il a comme patron ! »

Sheridon Trucking Company était la honte de la profession de transporteur routier au Colorado entre le milieu des années 1960 et sa faillite en 1977. Camions en ruine, les salaires de routiers les plus bas à l'ouest du Mississippi, chauffeurs dociles recrutés là habituellement après avoir été virés de partout ailleurs, et une politique tarifaire agressive à destination des clients pour obtenir des contrats à n'importe quel prix. Bien évidemment, personne là-dedans n'était syndiqué.

Grand-mère était syndiquée depuis 1956, elle est fière d'être membre de l'International Brotherhood of Teamsters, le redoutable syndicat bien connu pour les liens douteux qu'il avait avec la mafia, grâce à son dirigeant, Jimmy Hoffa. Grand-mère lui avait serré la main en juin 1960, quand il parlait à un meeting syndical à Denver. Elle rajoute malicieusement que, ce soir-là, elle ne peut pas se souvenir de ce qui est arrivé à sa montre-bracelet après ça...

Jimmy Hoffa avait, dans les années 1960, des problèmes avec la justice et il a même été emprisonné pour corruption en 1964. Libéré en 1971, il a disparu en 1975, et il est présumé avoir été tué par des gangsters. Mais son héritage fut d'avoir aidé à construire un grand syndicat avec l'IBT. Son fils est l'actuel président des Teamsters, et Grand-mère, même à la retraite, a toujours sa carte de l'IBT. Et une photo d'elle avec James P. Hoffa, le fils de Jimmy Hoffa, prise en 2004 à un meeting de l'IBT à Denver.

Comme dans beaucoup de petites entreprises, quand le patron fait le même boulot que vous, l'adhésion à un syndicat n'est pas un point qui est discuté par qui que ce soit dans le métier, à commencer par le patron, qui laisse ses employés faire ce qu'ils veulent à ce sujet. Jerry O'Brien a dit à tous ses employés que, en application du

<sup>7</sup> Jeu de mot entre Swedish, suédois, et Sluggish, ramollo.

premier amendement, il ne voulait pas savoir quoi que ce soit au sujet de ce que ses camionneurs faisaient ou ne faisaient pas avec un syndicat ou un parti politique, disant que ce serait injuste d'avoir une opinion sur eux basée sur quoi que ce soit d'autre que leurs capacités professionnelles. Et il ne briserait jamais une grève dans son entreprise, peu importe la raison pour laquelle elle avait débuté. Il a seulement demandé aux grévistes potentiels de faire leur protestation légalement, et d'éviter les grèves sur le tas s'ils pouvaient le faire.

Grand-mère a appris ce qui était derrière cette attitude quelques années plus tard. En mars 1959, des membres de l'IBT ont fait un piquet de grève à l'entrée d'une grande entreprise de transport routier, pour aider les chauffeurs en grève là-dedans à obtenir une meilleure paye. Grand-mère a aidé avec ce qu'elle pouvait faire : leur obtenir de la nourriture, distribuer des tracts pour eux, faire des collectes d'argent pour leurs familles et donner un coup de main au piquet après ses heures de travail.

La grève a duré deux semaines, et il y a eu des tentatives pour la briser. Un jaune a été enduit de goudron et de plumes et il y a même eu une bagarre entre des briseurs de grève et des membres du syndicat, avec des victimes et un briseur de grève sévèrement blessé après avoir été matraqué par deux syndiqués. Ce soir-là, Grand-mère est allée au piquet avec des sandwiches pour aider les gars du syndicat qui y étaient. Le chef du piquet, un camionneur de la vieille école appelé Frankie Flanagan, avait apprécié l'aide de Grand-mère, et il admirait sa façon d'avoir des tripes :

« Salut Marsha, merci d'être ici, c'est vraiment dur aujourd'hui, on t'a dit pour les briseurs de grève ?

— Ouais les mecs, j'ai apporté mon fusil à pompe avec moi au cas où... Ça a l'air calme ce soir, les mecs là-dedans se battent toujours ?

— Leur patron fera faillite s'ils tiennent une semaine de plus, ça aidera pour les négociations. Nous avons aussi un camion de plus pour le barrage, un jaune a essayé de renverser celui-là pour le mettre les roues en l'air quand il a essayé de sortir d'ici en force... Voici notre renfort, salut Jerry !

— Salut les mecs, salut Marsha ! »

Au volant du 6x4 de sa société, Jerry O'Brien est venu ce soir-là pour donner un coup de main aux Teamsters, parce qu'il avait la même carte syndicale que ma Grand-mère. Ceci arrive fréquemment dans les petites entreprises quand le patron fait le même travail que ses employés...

En roulant tout au long de l'I-70, nous avons passé l'après-midi sur la route en direction de l'est, avec notre prochain arrêt à Russel, Kansas, une petite ville au milieu de cet état, perdue dans la Prairie. Pour le dîner, Grand-mère avait prévu de s'arrêter à 7 heures du soir heure centrale, et un délicieux plat de pique-nique qu'elle avait apporté avec elle depuis Denver. Avec le trafic s'écoulant en douceur sur l'Interstate, nous avons une petite marge pour atteindre notre destination. Il y a une aire de repos à Russel, sur l'Interstate, qui est utilisée par tous les voyageurs de la route pour faire une pause avant d'entrer dans l'est du Kansas. Avec son excellente connaissance de cette route, Grand-mère a une liste des endroits tranquilles et pratiques pour s'arrêter tout au long de l'autoroute.

L'aire de repos de Russel est un endroit où vous avez des parkings poids-lourds facile à utiliser, et pas encombrés, des tables de pique-nique agréables en été, et des toilettes payantes propres, dix cents pour la petite commission en 1974, je me souviens encore du prix... Grand-mère y a garé son chien derrière un autre camion fourgon ce qui a étonné Linda, qui était très intéressée par la plaque d'immatriculation du véhicule :

« Grand-mère, le Massachusetts, c'est l'état avec Boston, c'est ça ?

— Oui ma chérie, ce gars vient de la côte est, et il rentre chez lui... Je viens avec vous aux toilettes, ne courez pas et restez toujours sur les allées... Linda, je vais attraper Sibby pour la faire descendre, tu passe après elle, elle est petite et ça fait une grande hauteur pour elle entre le siège et le sol.

— Je sais Grand-mère... Sibby, je te tiens jusqu'à ce que Grand-mère ouvre la porte, ne gigote pas, t'es chiante !

— Hiiiiiiii ! Tu me chatouilles !

— Okay Linda, je tiens Sibby, tu peux la lâcher. »

À cause de ma petite taille, Grand-mère préférait me tenir dans ses bras au lieu de me laisser monter et descendre seule de la cabine de son camion. Comme maman et Grand-mère, Linda a été une fillette très mince avant son adolescence, ce qui lui a valu le surnom de "l'allumette" parce qu'elle était très mince et, avec sa chevelure rousse, avait un bout rouge sur le dessus. Elle avait toujours détesté ce surnom, vous pouvez deviner pourquoi...

Dans notre famille, Grand-mère avait une taille de 1 mètre 75, dépassée seulement par ma mère qui fait 1 mètre 83. Plus tard, nous sommes années plus loin avec Linda et moi, ma sœur avec 1 mètre 92 et moi avec 1 mètre 86. Aussi bien du côté de mon père que de ma mère, nous avons des gens de grande taille. Mais cela n'a pas toujours été facile à vivre. Pour ma Grand-mère, cela l'a exclue de l'achat de prêt à porter féminin, sa taille 42 pour les chemisiers n'était pas commune à la fin des années 1940 et au début des années 1950. Mais pour la profession de chauffeur routier, elle pouvait acheter des chemises et des salopettes d'homme, et des blousons fourrés d'hommes pour l'hiver.

Trop grande pour avoir des tenues en prêt à porter féminin à sa taille, Grand-mère avait aussi un problème avec les chaussures. Elle a comme pointure 39 et demi, par chance pas assez grand pour l'empêcher d'acheter des chaussures pour femmes. Mais elle a besoin de chaussures de travail, et les marques de chaussures habituelles spécialement conçues pour les camionneurs ne vendaient pas, dans les années 1950, des tailles en-dessous de l'équivalent du 40 pour les femmes... Par chance, elle a trouvé en vente par correspondance, par un ami qu'elle avait rencontré quand elle était en formation pour devenir chauffeur routier, une société de VPC en Californie qui vend des tailles jusqu'à l'équivalent de la taille 38 pour les femmes.

La raison ? En Californie, il y a beaucoup de clients asiatiques d'Amérique, dont les tailles de chaussure étaient habituellement en dessous de celles des autres ethnies... Si cela vous intéresse, c'est la fabrique de chaussures professionnelles Hantzberg à Sacramento, Californie. Ils sont toujours un fabricant très recherché pour un tel marché de niche, et un must-have pour les camionneurs, les chauffeurs d'autobus, les mécaniciens et conducteurs de locomotives, et aussi les pilotes de ligne, ma paire pointure 42 de chez Hantzberg est toujours à mes pieds quand je vole.

Et, pour le dîner à l'air libre, dans l'air chaud se rafraîchissant de la fin de cette journée, nous nous sommes arrêtées pour un bon pique-nique avec Grand-mère sur une table à l'air libre fournie par l'administration des autoroutes du Kansas. Voir une grand-mère et ses deux petites filles sortir d'un semi-remorque a surpris quelques-unes de familles qui s'arrêtaient là, quelques-unes pour la nuit. Grand-mère avait pris tout ce qu'il fallait à bord de son camion pour nous fournir un bon dîner. Elle avait amené avec elle une friandise depuis Denver, une recette qu'elle a de Tyler, le mécanicien de la société de transport routier O'Brien, un de nos plats d'été préférés :

« Et voilà le dîner mes chéries ! Je pense que vous l'aimerez, c'est un pot italien !

— Avec du fromage râpé italien Grand-mère ?

— Avec du fromage râpé italien Sibby, j'en ai une boîte avec moi, et je n'ai pas oublié d'y mettre de l'ail dedans pour Linda ! »

Le fameux pot italien est un plat simple fait avec des courgettes cuites dans de l'huile d'olive avec des tomates, du persil, des feuilles de basilic frais, du thym, et de l'ail si vous l'aimez. Et vous y ajoutez de penne rigate, et du parmesan râpé si vous l'aimez. Servez chaud ou froid, c'est délicieux ! Grand-mère avait une glacière avec elle dans sa cabine et elle pouvait nous fournir de telles gourmandises. À la différence de la plupart de ses collègues camionneurs, Grand-mère n'est pas quelqu'un de satisfait avec un repas de T-bone et de purée de pommes de terre, elle a toujours amené avec elle de bons plats pour ses repas sur la route, trouvant toujours une place pour sa glacière dans sa cabine.

Quelques-une de ses pratiques non-conventionnelles, pour un camionneur j'entends, ont été positivement reçues par son patron, et aussi ses collègues de travail. Au sujet de sa glacière, le premier qui a remarqué un tel équipement inhabituel était son patron, Jerry O'Brien, à la fin de 1957. Grand-mère avait à livrer du matériel agricole depuis Denver vers une petite ville connue sous le nom de Wray, dans le coin nord-est de l'état du Colorado. C'était en été, et elle avait préparé des boissons et de la nourriture pour la route. Mais, avant cela, à l'aube, elle devait prendre son patron à sa maison et le conduire aux bureaux d'un loueur de camions.

L'activité marchait bien et un camion supplémentaire était requis pour satisfaire un client en manque grave de transport de fret, la flotte complète chez O'Brien était active en ces temps-là. Grand-mère est arrivée avec son camion devant la maison de la famille O'Brien pile à l'heure, à 7 heure et demie du matin. Son patron avait juste fini de prendre son petit-déjeuner et il était ravi de voir que Grand-mère était parfaitement dans les temps :

« Salut patron, j'ai la marchandise pour les fermiers ici, je l'ai chargée hier soir avant de rentrer à la maison. . . T'as un camion de location pour ce contrat ?

— Ouaip, une expédition depuis Henderson Automation sur la côte est, j'ai à la prendre à la gare de marchandises, et la livrer à la Silver Mountain Mine. Du matériel minier, peuvent pas l'attendre trop longtemps. . . West Denver Rentals m'a eu un camion à plateau à deux essieux Peterbilt, je ferais le boulot avec. . . Marsha, qu'est-ce qu'il y a dans cette boîte, côté passager ?

— Heu, c'est ma glacière. J'ai mis dedans ma salade de tomate pour le déjeuner, et du thé glacé fait maison. Un bouteille de pêche, et une de citron vert, ça sera un bon plan pour la route. Mets-la sur le côté, tu auras de la place pour tes pieds.

— Tu bois du thé glacé ? C'est un truc que seuls mes gamins veulent avaler à la maison.

— Je bois du thé tout au long de l'année, glacé en été, chaud en hiver. C'est une tradition à la maison, et le thé glacé est quelquefois la seule boisson non alcoolisée que je peux trouver dans un routier. Je suis parfois la seule cliente à demander ce genre de boisson.

— Membre d'une ligue de tempérance, non ?

— Ben, pas vraiment. . . Mais boire une bière ou un verre de vodka, c'est seulement en famille pour des choses comme les anniversaires, les repas du dimanche ou les vacances. Au quotidien, c'est du thé pour moi, et rien d'autre.

— Mmmmm. . . Un bon point pour toi Marsha. »

Jerry O'Brien était très sensible à l'utilisation de l'alcool par ses employés parce que le chauffeur qui était assis dans le siège de Grand-mère avant elle avait des problèmes avec l'alcool. Un jour, il a pris la mauvaise direction à pleine vitesse avec son camion, roulant tout droit au lieu de tourner à gauche, et il a embourbé son camion fourgon dans un champ fraîchement labouré près de Fort Morgan, Colorado. C'était la dernière d'une longue série de situation de conduite en état d'ivresse chez O'Brien Trucking Company, et Jerry a dit à ce mec qu'il pouvait maintenant aller donner le bonjour de sa part à monsieur T. Viré. En manque de chauffeur, il a engagé avec réticence Grand-mère dans son personnel au lieu de ce poivrot, prenant le seul camionneur de la promotion que personne ne voulait avoir dans sa flotte, un chauffeur routier féminin du nom de Marsha Rosenbaum, épouse Zieztinski.

Ce jour-là, Jerry O'Brien avait une autre bonne raison de dire que les autres chefs d'entreprise qui n'avaient pas embauché Grand-mère étaient des couillons. Et ce n'était pas le seul bon point de la journée. Avec l'alcoolisme, une autre plaie des chauffeurs routiers est le tabagisme intense. Grand-mère n'a jamais fumé, et Grand-père a dû arrêter pour être cuisinier pour des raisons d'hygiène. Ainsi, ma Grand-mère était très agressive envers ses collègues qui transformait une cabine de camion en cendrier géant, et elle avait un de ses trucs spéciaux pour changer l'odeur d'une cabine de camion, quelque chose que Jerry, son patron, découvrait ce jour-là :

« Dis-moi, tu es une non-fumeuse toi aussi, c'est un bon point de m'aider à empêcher les autres mecs de transformer nos cabines de camions en bennes à ordures avec leurs cigarettes. Qu'est-ce qui sent maintenant ? Quelque chose de toi ?

— Ouai, j'ai mis un coton trempé dans de l'eau de Cologne dans un petit flacon en verre, un petit pot de moutarde suffit pour ça, et je n'ai qu'à ouvrir le couvercle pour avoir cette bonne odeur. Je le fais chaque fois dans le camion que je conduis, t'aimes ça ?

— Ouai, je prends ton idée pour moi, c'est foutrement bon !

— Tu n'avais pas remarqué avant ?

— Non, j'ai juste arrêté de fumer il y a un mois maintenant, et je commence juste à sentir les choses correctement. Quelle chance pour toi de n'avoir jamais commencé ! »

Ce soir-là, Grand-mère avait encore une centaine de miles à rouler pour avoir ses 450 miles par jour, et elle avait prévu de s'arrêter pour la nuit à une aire de camions qu'elle connaît à Junction City, Kansas. Pour cette première journée de voyage, nous avons traversé la moitié est du Colorado et les trois quarts ouest du Kansas. Nous

avons une centaine de miles de plus à rouler avant de nous arrêter pour la nuit, et nous avons continué après huit heures du soir, heure locale.

Sur le plat pays du Kansas, le soleil se couchait, transformant la blanche lumière de la journée en une autre, orange et magique, colorant le ciel avec des tons ressemblant à ceux d'un feu. L'air était plus frais et la nuit arrivait vite. Nous avons passé Salina après le crépuscule, quand les dernières lumières de la journée se sont dissipées au-dessus de la Prairie. Avec le trafic habituel de l'Interstate qui diminuait, Grand-mère avait plus de marge pour conduire à la vitesse limite de l'autoroute tout au long, fixant l'aiguille du tachymètre à un ferme double nickel. Regarder la route devant nous, éclairée par les phares du camion, c'était un spectacle fascinant pour moi.

Je me souviens aussi clairement avoir vu les lumières de la ville de Junction City apparaître soudainement de nulle part devant nous, dans la Prairie sombre, sous le ciel étoilé de cette nuit d'été. Grand-mère avait une bonne place pour nous tous pour passer la nuit, et c'était juste quelques miles plus loin. Aux USA, vous avez un grand choix d'aires de camions, mais la plupart d'entre elles étaient des endroits sordides dans les années 1970. Bien évidemment, vous trouviez ces endroits près des grandes villes, avec des tapineuses, des dealers et d'autres marginaux, mais toutes les aires de camions n'étaient pas comme cela.

Les camionneurs d'âge mûr, comme l'était Grand-mère en 1974, ont tendance à préférer des endroits sympas dans les petites villes, où à la campagne, avec une sécurité correcte et beaucoup de commodités, des épiceries aux cafés de camionneurs avec une atmosphère familiale, des douches propres, des parkings tranquilles et gardés et des stations service conçues pour les camions. Et cette tendance, qui a débuté dans les années 1970, a changé le fait de passer la nuit dans une aire de routiers d'une plongée au cœur des ténèbres à une étape confortable. Et, au milieu des années 1970, la tendance au changement des aires de routiers d'une version routière de la zone à un endroit charmant a changé le gros d'entre eux en quelque chose de civilisé.

Grand-mère n'est pas quelqu'un qui recherche les sensations fortes, et elle veut être dans un endroit tranquille après avoir fini sa journée de travail. Elle a commencé le transport routier inter-états au début des années 1960 quand les aires de routiers étaient minimalistes, et étaient des lieux de choix pour les prostituées qui cherchaient des clients... Avec une population de routiers prenant de l'âge et en augmentation quantitative, et les problèmes causés par les aires de routiers sordides, la tendance pour les changer en quelque chose de plus agréable avait commencé, avec des gros efforts de faits. Ce qu'elle faisait avec ma sœur et moi en 1974, elle aurait rejeté l'idée même de le faire de façon flagrante en 1964 avec maman et tante Rachel comme passagères.

Le Southern Junction City Truck Stop est un de ces nouveaux endroits conçu pour les camionneurs qui veulent du repos, pas de l'aventure, après une journée de travail. Nous avons à sortir de l'Interstate, rouler un mile en direction du sud et trouver notre aire de repos dans un endroit tranquille dans les champs. Le principal argument de vente de cet endroit est un parking gardé, 1 dollar la nuit en 1974, avec des commodités pour les camionneurs comprenant une station service et des douches. Grand-mère a garé son camion et nous sommes allées toutes les trois prendre une douche avant d'aller au lit. Le préposé aux douches n'était pas surpris de voir Grand-

mère avec deux petites filles, cet endroit est aussi utilisé par des touristes ordinaires qui conduisent de gros camping-cars :

« B'soir madame, vous venez pour une douche ?

— Ouai, ça fait un bout de route depuis Denver, mais c'était une belle ballade. C'est un dollar pour tout le monde ?

— Demi-tarif pour les plus jeunes, et gratuit pour les moins de cinq ans, comme votre plus jeune fille, je suppose ?

— Ma plus jeune petite-fille en fait... Alors, Linda, Siobhan, vous aurez la couchette du bas pour vous deux, je prends celle du haut. Nous nous réveillerons demain matin à sept heures.

— Tu as quelque chose pour le petit-déjeuner Grand-mère ?

— On ira voir ça au café à côté de la station service demain matin Linda. Bien, allons à la douche, il est tard ! »

Après la douche, nous sommes toutes allées au lit. Grand-mère, comme elle a l'habitude de le faire, a pris avec elle son fusil à pompe calibre 12 qu'elle a toujours dans sa cabine, restant de ses premiers voyages en tant que camionneuse inter-états. Comme elle le dit, quand vous entendez une balle à sanglier tirée par ce fusil bourdonner à deux pouces à côté de vos oreilles, cela signifie que vous avez fait chier un camionneur et que vous n'avez plus qu'à tourner le dos et dégager en vitesse si vous voulez vivre. Grand-mère a utilisé son fusil plusieurs fois dans les années 1960, quand des coyotes ont essayé de voler sa cargaison, et des patrons de bars de l'entuber en lui rendant la monnaie...

Cette soirée de notre première journée sur la route avec Grand-mère s'est terminée sous une nuit étoilée au Kansas. Sur la couchette, Linda s'est endormie en quelques secondes après que nous sommes allées nous coucher, et Grand-mère a fait la même chose sur la couchette au-dessus de nous. J'ai discrètement jeté un coup d'œil dehors à travers le rideau de la fenêtre de la section couchette de la cabine et j'ai vu le parking tranquille dehors, avec des rangées de camions garés ensemble, et les étoiles dans le ciel au-dessus de nous. Je n'ai pas regardé le paysage longtemps. Me sentant fatiguée, je suis retournée au lit à côté de ma sœur aînée et je me suis endormie immédiatement. Pour une nuit tranquille loin de la maison...

Le matin suivant, nous nous sommes réveillées après l'aube pour un petit-déjeuner au routier avant de reprendre la route. Avec la théière, un délicieux bol de compote de pomme avec de la cannelle et des pancakes, Grand-mère nous a montré sur son atlas routier la route que nous avons à parcourir en direction de l'est. J'ai toujours été fascinée par les cartes, images colorées et abstraites de paysages réels et, même si j'étais incapable de lire à l'âge de quatre ans, j'avais clairement compris les figures conventionnelles utilisées sur les cartes : des lignes rouges pour les routes, bleues pour les rivières, des points bruns pour les villes... Grand-mère nous a montré la route prévue pour la journée :

« Nous y sommes mes chéries... Nous sommes ici, à Junction City, et nous avons à prendre cette direction. La prochaine ville que nous traverserons sera Topeka, ce petit point sur la carte...

— Et le gros point qui est là Grand-mère, c'est quelle ville ?

— C'est Kansas City Siobhan, un de nos deux grandes villes sur notre chemin aujourd'hui... Et puis, nous nous arrêterons à Concordia pour le déjeuner.

— C'est dans le Missouri, un autre état !

— Bien vu Linda, et nous roulerons jusqu'à Effingham, dans l'Illinois, pour nous arrêter pour la nuit. Il y a une autre grande ville ici...

— Linda s'il te plaît, tu peux me lire le nom ?

— C'est Saint Louis, et le fleuve qui traverse la ville est le Mississippi !

— Oui Linda, nous aurons le temps de le voir quand nous traverserons Saint Louis. Je resterai sur la fille de droite pour vous le faire voir... Bien, on doit partir, je dois remplir les réservoirs de carburant avant de retourner sur l'autoroute, on y va ! »

En tant qu'option demandée par le client, le camion de Grand-mère était équipé d'un réservoir à long rayon d'action avec une capacité de 200 gallons de gazole (756 litres). Avec une consommation moyenne de l'ordre de 3 à 4 miles par gallon (75 à 100 litres au 100 km), cela lui donne environ 500 miles d'autonomie réelle (805 km), suffisant pour conduire une journée entière sans être obligée de refaire le plein à mi-parcours. Avec la précédente génération de camions, les chauffeurs inter-états avaient à refaire le plein à midi après avoir débuté leur journée de travail à 7-8 heures du matin pour la finir vers 8-9 heures du soir, perdant du temps à faire le plein deux fois par jour avec les réservoirs ordinaires de 100 gallons comme équipement standard. C'est pour cela que Jerry O'Brien, le patron de Grand-mère, avait mis plus d'argent sur la table pour avoir des réservoirs plus grands : remplis le matin, et rien à rajouter jusqu'au crépuscule.

Un autre service très intéressant pour Grand-mère était l'utilisation, alors nouvelle, d'une carte de crédit pour payer son carburant. Fournie par Visa Card Professional Services, ce service de paiement était un grand plus pour les chauffeurs routiers, et aussi pour leurs employeurs. En premier, la sécurité. Du milieu des années 1960 jusqu'au début des années 1970, Grand-mère et ses collègues devaient emmener avec eux de l'argent liquide pour payer le carburant. Et une somme de cent dollars ou plus en liquide dans les années 1960 était très attirante pour toute sortes de crapules... Grand-mère a dû tirer avec son calibre 12 une douzaine de fois sur ces coyotes pour éviter de se faire voler, ou pire. Comme elle l'a dit, une balle à sanglier bourdonnant dans les airs calme beaucoup de gens, et une autre entre les deux yeux fait de même pour ceux qui restent...

BankAmericard Visa a fait de la publicité pour leurs cartes de crédits professionnelles à l'attention des petites entreprises au début des années 1960, et O'Brien Trucking Company a ouvert un compte professionnel en octobre 1971 pour ses camionneurs, avec un carte professionnelle délivrée pour chaque chauffeur. Plus d'argent liquide à bord pour le carburant, une facturation plus facile et moins de documents pour le patron, ce service est rapidement devenu un incontournable pour toutes les petites entreprises de transport routier de marchandises. À cette époque, vous n'aviez pas de systèmes électroniques pour sécuriser votre paiement. C'était la presse avec la copie carbone du ticket que vous aviez à imprimer avec votre numéro de carte embossé, signé et garder une copie pour vous, une copie pour le tenancier du magasin et une copie pour la banque.

Voir ma Grand-mère payer son carburant avec une petite carte en plastique glissée dans ce genre d'équipement d'impression, et avoir une facture en retour, c'était



quelque chose de nouveau et de fascinant pour moi. Dans ma famille, nous n'avons pas eu de cartes de crédit avant le milieu des années 1980 et, de façon surprenante, mon beau-frère, qui est français, a vu son père utiliser sa propre carte de crédit la première fois en 1975. La principale raison pour cela est que quand vous êtes au centre de la France, si vous roulez 500 miles dans n'importe quelle direction sur terre, vous êtes à coup sûr dans un pays étranger. Et, pour avoir facilement et en toute sécurité de l'argent local dans un pays d'Europe de l'Ouest, l'utilisation d'une carte de crédit était la meilleure façon d'y arriver. Et vous pouviez aussi payer directement en dehors de votre pays natal avec une carte de crédit internationale et un commerçant qui fournit ce service.

Aux USA, vous avez un pays de la taille d'un continent, et si vous avez votre compte dans une grande banque nationale, vous pouvez retirer du liquide dans n'importe quel comptoir sur tout le pays, diminuant le besoin pour un tel service en dehors des professionnels. C'est pour cela que les familles de pros sont de faibles utilisateurs de services bancaires dans ce genre. Je n'ai eu la mienne que quand j'ai commencé à travailler comme pilote de ligne en 1992, ayant à passer des nuits loin de ma maison et n'ayant pas le temps d'aller à la banque pour avoir de l'argent liquide pour me payer de la nourriture, par exemple. Linda, avec sa carrière dans les forces armées, a eu la sienne quand elle était à l'Académie Navale d'Annapolis.

Et son utilisation la plus tordue d'une telle carte était au Panama en décembre 1989. Avec son peloton, elle avait à sécuriser le bureau de poste de Panama City et, n'ayant aucune devise locale avec elle, elle est allée à un distributeur de billets local à l'extérieur du bureau de poste, sous l'escorte de deux de ses Marines, pour avoir de l'argent liquide pour acheter des cartes postales et des timbres pour écrire à la maison pour dire à toute la famille que tout était OK pour elle dans cette guerre bidon, où elle n'avait même pas tiré un coup de feu à blanc... C'était un grand moment de rigolade de lire ses cartes postales à Denver tout en regardant le président Bush à la télévision parlant à propos de cette descente de police merdique vendue comme étant un conflit majeur...

Ce matin-là, Grand-mère a payé son carburant avec sa carte de crédit professionnelle, et en voyant le vendeur passer le pressoir de la presse de paiement par carte de crédit par dessus la note de papier pour y imprimer dessus le numéro embossé de la carte était quelque chose d'intéressant pour moi. Maintenant, vous avez aux USA des terminaux de paiement électroniques que vous pouvez employer avec la piste magnétique de votre carte pour payer via une connexion informatique directe avec votre banque, plus simple et plus sûr. Mais pas comme ce que mon beau-frère a avec sa banque canadienne : une puce intégrée sur sa carte qu'il appelle une "europuce", techniquement appelée une EMV, pour Europay Mastercard and Visa.

C'est un contrôle actif très utile utilisant une connexion électronique bilatérale entre votre carte et votre banque via un terminal informatisé qui débloque le paiement avec un numéro d'identification individuel que vous avez à taper sur le clavier du terminal, sécurisant la transaction. Avec une bande magnétique classique, vous n'avez qu'un lien unilatéral, la banque lit la bande et rien de plus. Avec une EMV, vous avez un contrôle actif avec un code d'identification individuel à entrer pour débloquer le paiement, et un numéro chiffré stocké dans la puce qui peut être modifié par la banque à chaque transaction pour prévenir la fraude. Et nous n'avons pas ça aux

USA maintenant (prévu pour être introduit entre 2015 et 2017), quand même des pays comme l'Ukraine et la Pologne ont des systèmes de cartes de crédit avec EMV...

Ce matin, après avoir payé \$99,75 pour 175 gallons de gazole (vous ne pouvez pas avoir la même chose aujourd'hui en dessous de \$700), Grand-mère nous a mises, Linda et moi, sur le siège passager et elle est retournée à son poste de conduite. C'était le début de l'étape suivante de notre voyage :

« Okay mes chéries, on va promener le chien ! »

Un semi-remorque au démarrage est toujours quelque chose de très rock'n'roll pour moi. Grand-mère a fait tousser le moteur en tournant la clef de démarrage et elle l'a fait tourner, réveillant la bête de la route avec le grondement de son moteur au ralenti. Puis, ayant ses 90 psi d'air pour les freins, elle a désengagé le frein de parking de la remorque, puis celui du tracteur, en poussant deux valves sur le tableau de bord, faisant résonner deux halètements d'air comprimé. Puis, avec un autre son de halètement de la pédale d'embrayage à assistance pneumatique, elle ouvrit l'embrayage, enclencha la seconde vitesse et, avec une poussée précise sur l'accélérateur, Grand-mère a fait démarrer le camion, en douceur mais fermement.

Avec le grondement du V8 à bas régime, nous sommes sortis du centre de poids-lourds et nous avons tourné en direction de l'Interstate 70 à petite vitesse. Puis, avant de tourner à droite pour aller sur l'Interstate, Grand-mère a laissé une berline avec une famille à bord tourner à gauche devant nous pour atteindre l'Interstate. Et puis, c'était notre tour. Embrayant le chien en seconde, Grand-mère a tourné à droite et elle est entrée sur la rampe d'entrée. Puis, après avoir dégagé l'entrée avec la remorque, elle a lâché la bête, changeant le grondement de chien-chien du moteur en un rugissement de loup en poussant l'accélérateur en bas, lançant le camion à sa vitesse de croisière en quelques secondes.

Et la chose la plus fascinante était sa façon de monter les vitesses, un vrai entraînement pour la piste de danse : embrayage en bas-neutre-baisse de régime-embrayage en bas-vitesse supérieure-embrayage en haut-accélérateur en bas, et cela jusqu'à la cinquième vitesse et un décent 45 mph (72 km/h) juste avant d'atteindre la fin de la rampe d'entrée (appelée la piste d'injection par mon beau-frère, une appellation que je trouve trop médicale. Il est docteur en médecine, ceci explique cela...) Puis, avec le camion toujours en train d'accélérer, elle s'est vivement engagée sur la voie de droite de l'autoroute, atteignant finalement la vitesse de 55 mph, donnant à son chien son kilométrage quotidien d'Interstate à savourer.

Je vous l'ai déjà dit, un semi-remorque est, pour moi, comme un groupe de rock. Le tube qui me vient à l'esprit quand je pense à Grand-mère et son chien est *Born to be Wild* de Steppenwolf. Le tonnerre du métal lourd, c'est exactement ce qui peut décrire le son fait par un semi remorque courant tout au long d'une Interstate, parfaite rencontre entre la puissance brute du moteur et le savoir-faire du chauffeur. Et, pour cela, Grand-mère est une experte, déplaçant près de 80 000 livres de métal (36,24 tonnes) jusqu'à 55 mph de vitesse de pointe, avec une précision d'un pouce et la délicatesse d'une mère berçant son nouveau-né dans son berceau. Pas de craquements dans la boîte de vitesses, pas de hoquet dans l'embrayage, chaque mouvement à la fois fluide et direct, fait avec la parfaite combinaison de puissance et de délicatesse requise. Le rêve de tout patron d'entreprise de transport, et de son mécanicien, heureux de voir leur flotte traitée aussi délicatement que des princesses de contes de fées, avec la

consommation de carburant et l'usure mécanique atteignant leurs plus basses valeurs possibles.

Le formateur à la conduite de Grand-mère lui a dit que sa façon de conduire un camion serait son meilleur atout pour avoir un boulot, les clients ont en horreur le fait d'avoir leur fret secoué par un camionneur style macho faisant courir son camion comme une voiture de course. Et c'est pour cela que Grand-mère avait la plus haute priorité pour les cargaisons fragiles comme la porcelaine, les vitres et les machins dans ce genre. Jerry avait des contrats prioritaires dans ce genre parce qu'il avait une camionneuse qui ne secouait, ébranlait et balançait pas les camions qu'elle conduisait. Vous ne pouvez pas conduire un semi fourgon avec 40 000 livres de porcelaine (18,12 tonnes), comme fret de la même façon qu'un grumier sur un chemin forestier.

La délicatesse de Grand-mère pour la conduite lui a permis d'obtenir un supplément sur son permis de conduire payé par son patron, une qualification pour le transport de liquides par citerne en 1964. Il est évident que, par exemple, quand vous avez 20 000 gallons de lait à livrer (75,6 m<sup>3</sup>), vous devez faire attention à ne pas le transformer en beurre avant d'être arrivé à destination... C'est aussi un extra sur la paye, et plus de contrats pour le patron. Et une conduite délicate est toujours utile, peu importe le fret.

O'Brien's Trucking Company a aussi des contrats de transport grumier l'été : des semi-remorques étaient envoyés dans les forêts des Rocheuses aux alentours de Denver pour prendre du bois fraîchement coupé et le conduire aux scieries. Pour faire cela, les camions ont à conduire sur des chemins forestiers, et c'est quelque chose qui nécessite un toucher délicat du chauffeur : des ornières profondes, des chemins de terres glissants et marécageux sont des pièges pour les camionneurs, et un camion embourbé est quelque chose de commun si vous êtes un chauffeur inattentif. Grand-mère n'a jamais embourbé un camion, et elle a parcouru des milliers de miles de chemins de terre dans les forêts du Colorado.

Ce matin, nous avons deux villes à traverser avant de quitter le Kansas pour rentrer dans le Missouri. La première des deux était Topeka. Nous l'avons atteinte une heure et quart après être partis de Junction City. Le point principal est que vous avez deux possibilités pour traverser la ville en employant une Interstate : la route directe, du côté nord le long de la rivière Kansas, plus lente mais plus courte, et parfois embouteillée avec du trafic local, et la route de déviation, au sud de la ville, plus longue mais pas limitée à 40 mph comme la route nord (64 km/h) , et moins fréquemment embouteillée. Par préférence personnelle, Grand-mère a pris la route nord.

Après presque 600 miles de prairie (965 km), Topeka était la première ville significative que nous avons rencontrée sur notre route vers Washington D.C. avec ses 125 000 habitants en 1974 (à peu près le même chiffre en 2013 : un peu moins de 128 000 habitants y vivent). Comparée à des petites villes comme Junction City, la capitale du Kansas est une vraie aire urbaine. La I-70 la traverse par son côté nord, tout au long de la rivière Kansas, d'ouest en est. À l'échangeur ouest, qui divise la route entre la branche de traversée urbaine et la déviation sud, qui se connecte au sud de la ville avec l'I-335 en direction de Wichita, les panneaux qui indiquaient les directions nous donnaient aussi les limites de vitesse pour le trafic de transit urbain, et un avertissement spécifique pour les camionneurs qui a rendu perplexe ma sœur :

*LIMITE DE VITESSE*  
*TOUT TRAFIC DE JOUR : 40*  
*TOUT TRAFIC DE NUIT : 30*  
*CAMIONS : PAS DE JAKE AUTORISÉ*  
*DANS LES LIMITES DE L'AGGLOMÉRATION*

« Grand-mère, pourquoi est-ce qu'ils ne permettent pas les camionneurs appelés Jake à Topeka ? Et pourquoi pas les camionneurs appelés Joe ou Harry ?

— C'est pas le prénom du camionneur ma chérie. C'est le nom d'un appareil que tu trouves sur les camions et qui est appelé un frein Jake<sup>8</sup>. C'est un système de freinage qui coupe le carburant dans le moteur, et le transforme en un énorme frein. Tu l'utilises dans les descentes dans les montagnes, par exemple, pour éviter d'utiliser les freins normaux, qui peuvent être rendus inefficaces s'ils sont trop chauds. Alors, tu utilises le Jake à la place, il fait la même chose que les freins, sans les chauffer.

— Et pourquoi tu ne peux pas l'utiliser en ville ?

— Parce qu'il est très bruyant, je te le ferais entendre en fonctionnement quand nous nous arrêterons pour le déjeuner après Kansas City. »

Ce système de freinage, dont la désignation technique est frein à relâchement de compression, est vendu pour les camions depuis 1961 par la compagnie Jacobs Vehicle Systems, la première à le fabriquer. Son intégration sur les camions Mack est appelée le Dynatard<sup>TM</sup> et Grand-mère en avait un sur son camion. Ce système fonctionne en coupant l'arrivée de carburant du moteur et, au lieu d'ouvrir en grand les soupapes d'échappement quand le piston atteint son point le plus bas après avoir été poussé par la combustion du carburant avant de pousser les gaz brûlés vers le haut pour libérer le cylindre pour un autre cycle, il les ferme et emprisonne l'air dans le cylindre, air qui est comprimé puis relâché d'un coup par l'ouverture des soupapes d'échappement quand le piston atteint son point haut maximum.

Ainsi, sans brûler de carburant, le cylindre est rempli d'air propre, et les soupapes d'échappement sont maintenues fermées jusqu'à ce que le piston atteigne son plus haut point, comprimant l'air à l'intérieur et prenant de l'énergie au moteur, le ralentissant avec le camion à travers la transmission. Les soupapes d'échappement sont ouvertes le plus tard possible pour relâcher l'air comprimé, et un autre cycle de freinage moteur commence jusqu'à ce que le chauffeur arrête le Jake pour retourner au mode de propulsion normal du moteur. Le principal inconvénient de ce système est le bruit produit par l'air comprimé relâché dans l'atmosphère après après avoir été compressé par les cylindres du moteur. Sur un V8 de 998 pouces cubiques de cylindrée comme celui du camion de ma Grand-mère, le grondement du Dynatard<sup>TM</sup> que vous pouvez entendre en cabine quand il fonctionne se transforme en bruit de mitrailleuse dehors, pas vraiment sympa pour le voisinage. . .

Ce système est largement utilisé par les camionneurs au lieu des freins mécaniques, agissant directement sur les roues pour ralentir le camion en le freinant délicatement, par exemple quand la route devant a son trafic qui ralentit, en limitant sa vitesse en descente ou avant d'entrer dans une courbe serrée. Le frein standard est utilisé seulement quand un freinage de puissance est requis, habituellement pour

---

<sup>8</sup> En français, on parle de ralentisseur. Pour la clarté du récit, j'ai gardé le terme anglais en le traduisant littéralement.

arrêter le camion, ou quand l'emploi du Jake est interdit. Grand-mère a aussi une histoire personnelle de survie à une défaillance générale de freinage aux volant d'un camion, en 1965, et c'est ce qui a pressé son patron d'acheter des camions seulement avec des freins à relâchement de compression comme équipement obligatoire pour sa flotte.

C'était pendant l'été de 1965 que ma Grand-mère a eu son premier accident de camion, à cause d'un véhicule défectueux loué à O'Brien's Trucking Company. En été, dans les montagnes, vous avez beaucoup de chantiers forestiers, des chantiers qui ont besoin de semi-remorques pour prendre le bois fraîchement coupé du site d'abattage jusqu'aux scieries et papeteries qui en ont besoin pour leur activité. Ainsi, les chauffeurs routiers ont une charge de travail en hausse entre juin et septembre, une période intéressante pour avoir des heures supplémentaires de payées.

Entre deux livraisons inter-états ou régionales, Grand-mère prend des activités de transport grumier pour se payer des extra quand Jerry O'Brien peut prendre des contrats grumiers. Avec une flotte active, il n'a souvent pas assez de semi-remorques pour pouvoir faire face à la charge de travail. Ainsi, il emploie des camions de location sans chauffeur loués à des entreprises spécialisées. Et quelquefois, avec des mauvaises surprises... Pendant ce chaud début de juillet 1965, Grand-mère avait à rouler vers les montagnes pour prendre un chargement de bois dans les forêts près de Bailey, à l'ouest de Denver. Son patron avait roulé sur la même route avec un camion le jour d'avant, et elle était envoyée pour un chargement supplémentaire.

Après avoir parcouru deux douzaines de miles sur des chemins en terre dans la forêt à bord d'un camion de location, Grand-mère avait finalement atteint le chantier forestier au crépuscule. Elle avait été retardée par une livraison qu'elle avait à faire en route, cinq palettes d'épicerie comme du sucre, de la farine, des conserves... qu'elle avait à livrer à un magasin de proximité dans le petit village de Bailey, une petite cargaison que Jerry O'Brien a pris pour éviter d'avoir un camion qui roule à vide. Le déchargement à Bailey fut pénible parce que le propriétaire du magasin n'avait pas de rampe, et le fret était stocké sur la plate-forme du grumier, protégé par une bâche. Ainsi, les palettes ont du être défaites une par une, et les paquets déplacés à la main de la rue vers l'entrepôt du magasin, deux heures de travail à quatre, ma Grand-mère, le propriétaire du magasin, son épouse et leur employé...

Grand-mère était attendue au chantier pour le dîner mais elle y est arrivée avant le coucher du soleil. Par chance, les journées sont longues début juillet, et vous avez toujours de la lumière du jour après neuf heures du soir. Il n'est pas recommandé de conduire de nuit sur un chemin de terre, même si vous êtes un chauffeur d'élite. Même avec deux heures de retard, Jerry était content de retrouver son meilleur chauffeur à sa destination prévue. Il avait un sérieux problème avec le camion qu'il avait conduit jusqu'ici, et il ne pouvait pas rentrer :

« La boîte de vitesse est cassée, il n'y a rien à faire d'autre que d'appeler les abrutis qui m'ont loué ce tas de merde pour leur demander une réparation. Je ne peux engager aucune vitesse dessus, le moteur tourne à vide et le camion ne bouge même pas.

— Mazeltov, pas de bol, plus particulièrement avec toi patron. Ils auront besoin d'envoyer quelqu'un avec un autre camion pour remorquer le tien hors d'ici.

— Ouaip, je vais voir avec Roddy s'il peut venir ici après son voyage à Chicago pour prendre la cargaison pour la papeterie à Colorado Springs. Tu me ramèneras demain au bureau à Denver avant d'aller à la scierie, je gèrerai tout depuis là-bas.

— Okay patron, faisons ça comme ça. Je me réveille à l'aube demain, nous prenons la remorque avec le chargement qui a été déjà fait, cela nous gagnera une heure ou deux, et les bûcherons auront tout le temps dont ils auront besoin pour remplir la vide. »

À cette époque, quand vous aviez un camion coincé au plus profond de la forêt, nous ne pouviez pas appeler par téléphone satellite, ou par un téléphone mobile standard si vous êtes suffisamment chanceux pour être dans la couverture d'un relais de téléphone cellulaire, la hotline de la société de location pour avoir une réparation DQP. Les chantiers forestiers avaient parfois une radio pour appeler pour les urgences et c'était tout, vous aviez à descendre jusqu'à la ville la plus proche pour avoir des nouvelles et y amener n'importe quel genre d'information. Et un camion coincé avec une boîte de vitesse brisée au milieu de nulle part était le pire scénario possible.

Par chance, Jerry O'Brien a prévu d'avoir une sorte de méthode logistique d'approvisionnement en continu qui fournit un camion suivi par un autre sur un intervalle de 24 heures au même lieu de travail. Ainsi, en cas de quelconque problème avec le premier ou le second camion, il y a toujours un secours pour éviter à un chauffeur d'être coincé au milieu des bois. Et c'était quelque chose de bien pour la compagnie de transport routier O'Brien ce jour-là. À cause d'une forte demande de camion de location l'été dans le Colorado, Jerry O'Brien a dû louer ce qu'il restait à Denver, et il n'avait comme seule option de louer des camions à l'entreprise de location la plus minable, Walton's Rental, une compagnie victime d'une piètre réputation, due au fait qu'ils étaient experts en locations de véhicules à l'état d'épave.

Jerry leur avait loué, à court d'autres possibilités à court terme, deux Peterbilt 351 modèle 1956, qui souffraient clairement d'une maintenance insuffisante et d'utilisation négligente. Briser une boîte de vitesse n'arrive que si vous massacrez votre transmission pendant des années, évitez d'en prendre soin ou les deux. Et celle du camion conduit là par Jerry O'Brien était la seule boîte de vitesse brisée que Grand-mère a vue en plus de quatre décennies de conduite de camions. Mais, comme le travail doit continuer comme d'habitude, vous devez y faire face. Le matin suivant, Jerry O'Brien et Grand-mère sont retournés à Denver avec le camion en état marche restant. Qui a eu des ennuis sur le chemin du retour. . .

De Bailey à Denver, vous avez une route directe avec la 285, qui passe entre Lakewood et Columbine, avant de croiser la 85 cinq miles au sud de Denver Centre. Tournez à gauche, cinq miles en direction du nord et vous êtes à Denver. Mais, avec ce camion, le problème n'était pas dans la boîte de vitesse. . . Grand-mère, en le conduisant, a eu la mauvaise surprise de voir que quelque chose allait de travers quand elle est entrée dans la descente de la 285 en direction de Denver, après le virage vers l'est de la route à Indian Hills :

« Dreck ! C'est quoi ce bordel avec les freins ?

— Marsha, ne le dis pas que tu les as surchauffés ?

— La pédale va droit vers le bas sans la moindre résistance ! . . . Je ne comprends pas, le manomètre des freins me donne 100 psi ! Ça ne doit pas. . . »

Le manomètre des freins était aussi défectueux que le reste du camion et, avant que Grand-mère ait fini sa phrase, l'aiguille du cadran, qui était clairement coincée, a soudain chuté de la pression de service à zéro, disant au chauffeur que les freins pneumatiques ne fonctionnaient pas du tout. . . Dans une descente à 50 mph (80 km/h), sans freins, c'était le pire des scénarios possibles pour un chauffeur : un camion fou avec son chargement complet. . . Jerry O'Brien n'était pas vraiment ravi d'être dans une situation pareille, plus particulièrement quand Grand-mère lui a dit que les choses allaient de mauvaises au pire de ce qu'il était possible de faire :

« L'embrayage est coincé, lui aussi, je ne peux pas descendre les vitesses ! Jerry, si tu as n'importe quelle idée, ça serait utile !

— À part les prières, j'ai rien. . . Marsha, Grantham Spirits, leur usine, tu peux te représenter ce à quoi elle ressemble ?

— Ouais, c'est à l'entrée sud-ouest de Lakewood. . . Je la vois ! Le terrain vague devant, je peux l'utiliser pour m'y arrêter en y roulant dessus pour faire caler le camion.

— Ça sera une ballade cahoteuse mais nous n'avons rien d'autre ! Tu auras toute la place dont tu auras besoin pour t'y arrêter !

— J'ai pigé ! Accroche-toi, je vais maintenant essayer d'éviter de tuer des automobilistes le long des prochains miles qui sont devant nous ! »

En 1965, la distillerie Grantham Spirits, spécialisée dans l'alcool industriel, avait son usine près du carrefour des routes 285 et 121, au sud de Lakewood. La zone environnant l'usine n'était pas une banlieue comme elle l'est maintenant en 2013, c'était une zone très faiblement peuplée avec quelques fermes et quelques petites industries. À part la route 285, alors une route rurale goudronnée à deux voies (étendue plus tard pour devenir une autoroute périurbaine à quatre voies), la zone était connectée au reste de l'état par le désormais défunt Bear Creek and Western Denver Railroad, un chemin de fer de troisième classe<sup>9</sup> construit au début du XXe siècle pour fournir un moyen de transport aux scieries locale dans cette zone.

Cette disponibilité d'un moyen de transport lourd avait attiré quelques petites industries le long de la voie ferrée, depuis son point d'échange avec le Denver and Rio Grande Railroad, où l'échangeur entre la 285 et la 85 a été construit plus tard à Englewood, jusqu'à son terminus à Arvada, desservant South Lakewood, Columbine via un embranchement, et Golden. Tout au long de cette voie, plusieurs industries, dont Grantham Spirits, ont construit leurs usines, prenant avantage du transport lourd facile et du foncier pas cher.

Avec l'avènement du transport routier, et la Grande Dépression, beaucoup d'industries le long de la ligne de chemin de fer ont fermé, ou sont passées au transport routier. Le Bear Creek and Western Denver Railroad a dû réduire sa voie à une ligne depuis la connexion d'Englewood à Golden à la moitié des années 1930. Il a survécu avec un accroissement du trafic pendant la Seconde Guerre Mondiale et a fait faillite en 1947, toutes les petites industries le long de la ligne ayant été fermées. La fin des commandes militaires, les changements pour les grosses usines et l'accroissement

<sup>9</sup> Chemin de fer local avec un revenu annuel de moins de 38 millions de dollars. Un chemin de fer de classe 2 a un revenu situé entre 38 et 433 millions de dollars, et un chemin de fer de classe 1 au-dessus de 433 millions de dollars, chiffres donnés en dollars US de 2011. Cette classification permet grosso-modo de séparer les chemins de fer locaux, régionaux et nationaux.

du transport routier après la fin de la guerre ont tué le chemin de fer. Et la seule industrie restante dans cette zone était Grantham Spirits.

Ils ont acheté la voie du défunt Bear Creek and Western Denver Railroad entre leur usine et Englewood pour avoir une connexion à eux avec le Denver and Rio Grande Western Railroad. En tant que grand utilisateur de gros volumes de grain pour leur production, ils avaient besoin qu'il soit livré directement des silos des Prairies à leur usine de transformation via des wagons de chemin de fer. Ainsi, ils ont eu besoin d'avoir une connexion directe avec un chemin de fer de classe 1, même s'ils devaient payer pour cela. Ils l'ont fait en achetant la voie du Bear Creek and Western Denver Railroad dont ils avaient besoin en 1947 mais, plus d'une décennie plus tard, cela est apparu comme étant une solution bouche-trou.

Ce qui était une bonne affaire en 1912 quand l'usine a été construite est devenu une plaie cinquante ans plus tard : isolation par rapport aux zones résidentielles et des routes principales, ce qui signifiait un manque d'attractivité pour les travailleurs, les coûts de transport en hausse pour les produits finis et, dernier clou dans le cercueil, la voie de chemin de fer qui nécessitait une révision majeure pour pouvoir accepter la nouvelle génération de wagons trémies à grain de 120 tonnes alors mis en service par tous les chemins de fer de classe 1. Les jours de la distillerie Grantham, handicapée par des équipements dépassés et non conformes aux règlements standards de sécurité, était comptés.

En 1965, les propriétaires avaient décidé d'abandonner l'usine et d'en construire une nouvelle à Englewood, située dans la nouvelle zone industrielle le long de la voie principale du DRGW. La nouvelle usine a ouvert en 1968, l'ancienne et sa voie de chemin de fer sont devenues des ruines industrielles avant d'être démolies quand les municipalités de Columbine et Lakewood ont récupéré le terrain à la fin des années 1970 et au début des années 1980 pour y construire des zones résidentielles. Et l'accident de camion, qui a impliqué ma Grand-mère en juillet 1965, a aidé les investisseurs à prendre la bonne décision, alors en attente de fonds de la part des actionnaires de Grantham Spirits LLC.

Avec un camion fou impossible à arrêter, Grand-mère avait à louvoyer autour des autres véhicules qui étaient sur la route en même temps qu'elle, et c'était épouvantable. Elle a échappé de justesse à trois collisions frontales et elle fut sur le point d'envoyer une demi-douzaine d'automobilistes hors de la route. Jerry O'Brien avait choisi la distillerie de Grantham Spirits comme une cible d'impact pour plusieurs raisons. D'abord, ils ont leur propre équipe de secours, et la possibilité d'appeler une ambulance et les pompiers de Lakewood par téléphone pour assistance immédiate. Ensuite, ils ont un grand terrain abandonné devant leur usine, un terrain vague plat avec des buissons qui peuvent agir comme freins d'urgence quand le camion labourera à travers eux. Et enfin, l'usine est après une route longue et plate, une route droite de presque deux miles, une dernière occasion pour avoir une perte de vitesse en utilisant les bas-côtés de la route, alors déserts, pour éviter le trafic et prendre profit des buissons et du sol meuble pour perdre quelques mph.

Grand-mère est arrivée à une vitesse qui a été estimée être légèrement au-dessus de 85 mph (137 km/h), avec son camion fou chargé sur la dernière section droite de la 285 avant l'usine de Grantham Spirits. Dépassant un autre camion par le bas-côté droit de la route, elle attendait désespérément une occasion de traverser la route en



sécurité pour rouler sur le bas-côté gauche, mais le trafic était trop dense et empêchait la manœuvre :

« Drek ! Pourquoi est-ce que tout le monde dans cet état roule sur cette foutue route aujourd'hui ?

— Marsha, tu as un trou entre la voiture verte et le camion !

— J'ai vu ! »

Grand-mère a finalement traversé la route et, avec une marge étroite de moins d'une centaine de pieds avant une collision frontale, elle s'est engouffrée sur le bas-côté gauche de la route. La distillerie Grantham était juste un demi-mile plus loin, et l'immeuble de l'usine était clairement visible droit devant. Le plan était simple, et Grand-mère l'a dit à son patron :

« Je traverserai le terrain vague devant l'usine après avoir coupé le moteur, c'est un terrain désert, nous aurons un quart de mile pour nous arrêter avant d'entrer sur la 121. Et si c'est pas assez, nous reviendrons en arrière en dehors de la route sur le terrain vague.

— Okay Marsha, fais-le !

— Accroche-toi patron, on va... OUILLE !

— Marsha?... MARSHA!... »

En tant qu'application intégrale de la loi de Murphy, tout allait de travers maintenant, et de la pire façon possible. Grand-mère avait tourné en direction du mur extérieur de la distillerie Grantham, éloignée d'un quart de mile de la route, mais le camion a rebondi de façon inattendue sur une grosse bosse du terrain, et Grand-mère a été assommée quand elle a cogné avec son front sur le volant. Inconsciente, elle ne pouvait pas arrêter le moteur en marche et, pire, elle pressait l'accélérateur à plein régime, accélérant le camion droit vers le mur de l'usine. Dans cette situation, le camion n'avait pas d'autre possibilité que de pénétrer par le mur extérieur de l'usine, ce qu'il a fait.

Le semi-remorque a perforé sa voie à travers le mur de briques et à l'intérieur de l'énorme réservoir derrière, un réservoir de 30 mètres de long sur 7 de diamètre rempli à ras bord d'alcool rectifié à 70° destiné à la vente en tant que base pour de la vodka de marque de distributeur : ajoutez de l'eau avec des agents aromatisants pour avoir un breuvage à 40°, embouteillez et vendez-le dans des commerces de détail en tant que vodka d'entrée de gamme. Avec Grand-mère qui n'est pas du tout une buveuse, c'était vraiment la meilleure preuve que si D\*\*\* existe, il est juif parce qu'il a un sens de l'humour tordu...

Le camion est entré dans le réservoir par une de ses extrémités et, avec la pression, il l'a complètement éclaté, tordant l'acier inoxydable comme des pelures de bananes, et répandant des milliers de gallons d'alcool sur le sol de l'usine. Par chance, la direction de Grantham Spirits avait fait construire un mur de rétention autour du groupe de trois réservoirs installés dans cette zone du bâtiment principal de l'usine, évitant à l'alcool répandu de s'écouler tout autour. Grand-mère avait perforé une sorte de porte à travers le mur et le réservoir, transformé en tranches géantes de métal tordu, avec le camion calé à l'arrêt reposant sur ce qui fut son fond avant la collision.

Il y avait là le connu et l'inconnu et, entre les deux, vous n'aviez pas besoin de purifier quoi que ce soit pour voir que c'était un vrai foutoir. La première chose que Jerry O'Brien a faite après l'accident : sortir Grand-mère de là. Toujours inconsciente,

elle ne répondait pas, et la porte côté conducteur était bloquée en position de fermeture. Jerry a dû la porter par-dessus le siège du passager pour la tirer hors de la cabine et, aidé par l'équipe d'urgence de l'usine, il l'a allongée sur une civière :

« C'est elle mon chauffeur, sais pas ce qu'il lui est arrivé, appelez une ambulance !

— Vous en faites pas monsieur, répondit un membre de l'équipe d'urgence. Les pompiers sont en chemin. . . Elle a un genre de coupure sur le front, ça n'a pas l'air trop grave. Elle respire normalement, c'est une bonne chose.

— J'espère qu'elle n'a rien de cassé. . . Marsha, c'est Jerry, est-ce que tu m'entends ?

— Heu ? . . . Patron, c'est quoi ce bordel ? . . . Je me sens comme si je flottais complètement dans les airs, c'est foutrement dingue !

— L'alcool, a répondu un des ouvriers de l'usine. Elle en a avalé avec l'accident, était-elle inconsciente quand vous avez percuté le réservoir ?

— Ouaip, répondit Jerry O'Brien, elle était assommée par le volant, c'est pour ça qu'elle n'a pas réussi à arrêter le camion dehors. . .

— Hé, patron, bordel de merde, pourquoi est-ce que je sens comme un pudding de Noël irlandais ?

— C'est rien Marsha, tu as une mauvaise coupure sur la tête, tu auras un arrêt maladie pour accident du travail à l'hôpital, l'ambulance est en chemin. . . »

Les résultats de l'accident au final étaient un réservoir de 235 000 gallons détruit ( $888,3 m^3$ ), presque le même volume d'alcool rectifié perdu, un camion et sa remorque détruits, 50 000 livres de bois ruinées (*22,65 tonnes*) pour l'utilisation en charpente pour laquelle elles étaient prévues, des contusions légères pour Jerry O'Brien et une mauvaise coupure sur le front de Grand-mère. Avec une gueule de bois de lendemain de Saint Patrick le jour suivant. . . Grand-père l'a vue à l'hôpital l'après-midi, quand elle fut capable de tenir une conversation normale. Le docteur qui l'a traitée a dit à Grand-père avant que sa situation n'était pas critique :

« Sur la radio, nous avons vu que votre épouse n'avait aucune fracture, elle n'a qu'une coupure qui ne requiert que des sutures, ça sera guéri dans une semaine ou deux. Le plus important maintenant, c'est le contre-coup de son intoxication alcoolique, vous avez été prévenu qu'elle a embouti un réservoir avec son camion ?

— Oui, son patron me l'a dit. Il m'a dit aussi qu'elle a évité à d'autres automobilistes d'être tués par son camion fou. Est-ce qu'elle aura des problèmes avec tout cet alcool qu'elle a avalé dans l'accident ?

— Non, elle n'en aura pas. Elle n'est pas une buveuse, et c'est la principale chose qui va l'aider pour sa désintoxication. Son intoxication n'ira pas plus loin qu'une migraine tenace et quelques nausées, ça sera OK pour elle demain dans la matinée. Nous la gardons ici pour deux jours de plus pour une surveillance médicale et une analyse de sang, juste une précaution, mais nous n'avons rien vu d'anormal avec elle depuis son admission.

— Merci docteur, je vais lui apporter la bonne nouvelle, elle sera heureuse avec ça. . . »

Grand-mère a eu un réveil difficile dans la matinée, la première et unique fois de sa vie où elle a dû faire face à une gueule de bois à la polonaise. Pendant cette après-midi, elle était moins malade mais elle avait toujours besoin de suivi médical, comme elle l'a dit à Grand-père :

« Le mec qui essayait de m'ouvrir le crâne avec un marteau-piqueur a arrêté son boulot deux heures plus tôt mais j'ai toujours mon estomac plein de graisse à essieux. Ça sera OK demain dans la matinée, comme l'a dit le docteur. Mazeltov, je ne comprends pas pourquoi des gens boivent autant pour se rendre aussi malade que je le suis maintenant.

— Le docteur m'a dit que tu n'auras aucun problème en plus de ton intoxication, tu as juste besoin de repos chérie... Les filles t'attendent à la maison, je leur ai dit que je te ramènerai demain, tu seras en meilleure condition.

— Merci chéri, je suis trop malade maintenant pour leur parler... T'as des nouvelles de Jerry ?

— Il s'inquiète pour toi, je peux lui dire que tu es OK. Il m'a dit qu'il y avait une huile du département des transports de l'état qui fait une enquête complète sur ton camion. L'assurance de Jerry est aussi sur le coup, ils lui ont dit que tu étais une conductrice top niveau, tu as évité au moins une douzaine d'accidents en conduisant de la façon que tu as faite.

— Bonne nouvelle, c'est une bonne chose qu'il n'y ait personne d'autre que moi dans cet hôpital avec cet accident. Je voudrais pas être les gars de Walton's Trucks Rental maintenant ! »

Pour les conséquences de cet incident, comme vous pouvez le deviner, la compagnie de location fautive a été blâmée pour toutes les conséquences : véhicules inaptes à la circulation proposés à la location, maintenance insuffisante avec des procédures en dessous des standards, et acquisition délibérée de véhicules d'occasion de basse qualité proposés à la location avec une préparation minimale. Acculée à la fois par le Département des Transports du Colorado et l'assurance de Jerry, Walton's Trucks Rental a cessé les affaires à la fin de 1965, son patron a été poursuivi en justice et emprisonné pour négligence criminelle par manque de précautions de sécurité correctes, et fraude par vente de service en-dessous des standards.

Grand-mère s'est remise rapidement de ses problèmes médicaux et elle a acquis un fort goût pour le jus d'ananas à l'hôpital. Pour l'aider à se remettre de l'intoxication, les docteurs lui ont donné du jus d'ananas à boire, une façon simple pour retrouver les vitamines que vous avez perdu par abus d'alcool. Grand-mère n'est pas une utilisatrice de fruits tropicaux et le goût de l'ananas était quelque chose de nouveau pour elle à cette époque. Elle l'a aimé et elle en boit toujours chaque semaine comme friandise. Dernière pensée : elle a eu une récompense de \$250 de son patron pour ses capacités de conduite exceptionnelles, près d'un demi-mois de paye à cette époque. L'équivalent de la Médaille d'Honneur dans la hiérarchie des récompenses professionnelles de Jerry.

Nous sommes entrées sur la section de la I-70 qui est une part de la Kansas Turnpike après avoir traversé Topeka sans incident. Nous avons à passer une barrière de péage pour avoir un ticket pour la caisse du péage à la sortie, pour payer le juste prix pour notre voyage sur cette autoroute à péage. Pour un voyage Topeka-Kansas City avec un camion de classe 8, vous deviez payer \$3,50 en 1974. Cela fait \$14,50 aujourd'hui pour le même genre de véhicule. Sur la radio, Grand-mère était

passée sur sa station préférée de musique et d'informations, avant de parler à la CB pour avoir des nouvelles sur les conditions de trafic devant nous :

«... Sur WKSFG radio, pour les heures fraîches de la matinée avec Stephen Szaplinski. Maintenant, après un très joli air du chanteur britannique Cat Stevens, intitulé "Oh Very Young", un autre tube cool de Grande-Bretagne avec les fameux Rolling Stones, et leur air réputé "Angie", de leur album de l'année dernière, "Goats Head Soup". Et, après cela, un autre goût d'Angleterre avec le tube de Led Zeppelin "Over the Hills and Far Away", de leur album "Houses of the Holy". Restez à l'écoute de WKSFG radio !... »

— Ils diffusent pas le type qui jouait une sorte de musique tropicale que j'ai entendu quelques jours plus tôt, je peux pas me rappeler de son nom... Ah ! Je l'ai ! Eric Clapton ! Une chanson à propos d'un shérif... »

— C'est de la musique pour planer Grand-mère ? ai-je demandé, très intéressée. Comme celle que papa à l'habitude d'écouter à la maison.

— Pas ce genre, plus le genre de musique que tu écoutes sur la plage, quand tu es en vacances... Salut les mecs du Kansas, c'est Marsha la montagnarde, je suis sur l'autoroute à péage à l'est de Topeka, est-ce que quelqu'un a un tuyau sur la circulation ici ?

— Bordel de merde ! Tu roules ici Marsha ? C'est le Nazi de la Route sur la fréquence, je descend de Chicago à Wichita, de l'engrais en vrac à livrer, et toi ?

— Matériel patriotique mec : un cerveau électronique de chez Honeywell et des pales d'hélice pour la Navy. Livraison à Norfolk.

— Waouh, ça fait un long chemin depuis Denver, joli boulot inter-états que tu fais là.

— Merci mec, c'est entre deux services grumiers dans les montagnes. T'as des nouvelles du Sergent Connard ?

— Pas maintenant, la dernière fois que je l'ai entendu, il livrait du fret près de Detroit le mois dernier. Il est de Saint Louis, tu l'entendras certainement à la radio s'il est en service près de sa ville... Ah, à propos du trafic, j'ai entendu des mecs parler au sujet d'un contrôle de masse et d'une cornemuse irlandaise par les ours à l'est de Kansas City. Je n'ai rien vu mais je te donne le tuyau, ça peut être utile.

— Merci mec, bon voyage, et Heil ton père !

— Heil Papa et, dernière chose, j'ai vu une pièce de 10 cents sur le bas-côté de l'autoroute à péage cinq miles à l'ouest de l'échangeur de Bonner Spring. C'est sur le bas-côté de la file en direction de l'ouest, si ça t'intéresse... »

— Mazeltov, je vais devoir faire un demi-tour à l'échangeur de Bonner Spring, mais ça vaut les 10 cents, merci pour le tuyau !

— Yeah Marsha, j'étais sûr que ça t'intéresserait, j'ai gardé celle-là pour toi. Tu sais, en dessous d'un dollar, je ne me déplace pas, j'ai ma note d'essence à payer... »

Aussi bien Grand-mère que le Nazi de la Route, vrai nom Jason Miller, de Chicago, ont ri à l'échange de stéréotypes humoristiques. Grand-mère est une experte en humour juif, spécialité raide. Sa signature favorite est de clamer "Salut les antisémites !" quand elle rentre dans un routier. À propos de routier, quand elle a fait sa première livraison régionale, de Denver à Cheyenne, Wyoming, elle a eu à passer la nuit dans un hôtel-restaurant de bord de route pour les camionneurs pour la première fois. Et, en 1956, un camionneur femelle était quelque chose de jamais vu auparavant. Quand Grand-mère est entrée dans le routier pour réserver une chambre pour la lui et avoir

un bon repas, le tenancier pensait à première vue qu'elle était au mauvais endroit, et il lui a dit :

« Heu, madame... Excusez-moi de vous dire ça mais, hem... Vous êtes dans un routier, pas vraiment un endroit pour une dame comme vous, vous voyez... Il y a beaucoup d'hommes ici, ils n'ont pas l'habitude de voir des femmes quand ils sont en dehors de leur foyer pour le travail et... Cela peut être perturbant pour eux, vous voyez... »

— Alors monsieur, laissez-moi deviner... Je suis aussi camionneur, pensez-vous que je suis trop moche pour avoir droit à un viol collectif ici ? »

La réponse humoristique et cassante de Grand-mère a fait rire tous les camionneurs présents dans le routier, et le patron de l'hôtel lui a fait une remise sur le dîner pour cette première. Cette nuit, en tant que femme mariée qui avait à se battre pour être une des leurs, Grand-mère a été invitée par quelques collègues pour partager au sujet de son expérience de travail. Quinze ans après, dans un autre routier, elle a rencontré une camionneuse qui lui a dit que le gars qui était à la table avec elle était son père, et qu'elle a choisi ce métier après qu'il lui ait dit qu'il avait rencontré Grand-mère dans ce routier.

Avec les autres collègues masculins, Grand-mère n'a jamais rencontré le moindre problème. Elle a toujours été l'une des leurs, ayant le même boulot, les mêmes origines familiales dans la classe ouvrière, la même carte de syndicat, et d'être capable d'écouter des sujets de conversations que les hommes n'abordent jamais habituellement, comme les affaires de famille. Une chose qu'elle a rapidement maîtrisée avec sa profession de chauffeur routier est sa capacité à détecter une bagarre de bar en préparation. Avec son sens de l'observation, elle peut prévoir qui va taper sur qui, dans quel délai et pour quelle raison. Et prévenir à temps les autres gars pour se mettre à l'abri sous les tables et se protéger pour éviter d'être touchés par des bouteilles de bière volantes, des tabourets de bar ou d'autres objets.

Grand-mère est devenue bien connue dans la communauté des camionneurs pour ses capacités professionnelles, son bon tempérament, ses tuyaux multiples en dehors de la profession de routier, des recettes de cuisine aux bonnes manières pour manipuler un manteau humide et des trucs dans ce genre, et son sens de la solidarité envers les autres camionneurs ou automobilistes en détresse. Elle a aidé beaucoup de gens échoués le long des routes, passant parfois une heure avec ses outils pour ranimer un moteur de voiture à l'arrêt, ou en remorquant un camion embourbé hors d'un bas-côté meuble.

Sur les routes du Colorado, elle a rapidement acquis une réputation d'experte en histoires juives parmi les camionneurs locaux, et "Une histoire drôle de Marsha" est devenu une expression courante pour introduire une histoire juive typique. Et Grand-mère est une experte dans cette matière, trompant parfois sa propre famille au sujet de la nature humoristique de ses déclarations. Ma sœur Linda a été trompée par une des plaisanteries de Grand-mère dont elle pensait que c'était un fait réel au sujet des juifs. Un jour à l'école, en parlant de ce que sont les différentes foires religieuses que vous pouvez trouver aux USA, Linda a donné l'exemple de la foi juive et a donné, comme exemple, le nom de quatre fêtes juives : Hannouka, Pessah, Yom Kippour et Pogrom, la dernière étant une fête juive spéciale faite pour rendre heureux les chrétiens... Bien évidemment, la plaisanterie vient de Grand-mère.

Une autre plaisanterie de Grand-mère mais, cette fois-ci, c'était moi la dupe : quand j'avais six ans, j'ai vu pour la première fois une berline Mercedes-Benz garée près de mon école. J'ai immédiatement remarqué le fameux logo du fabricant sur le dessus du radiateur de la voiture, le signe à trois branches inscrites dans un cercle. Grand-mère, qui m'avait récupérée à l'école avec Linda pour nous ramener à la maison, m'a expliquée que ce signe était, en fait, un collimateur monté sur les voitures par les nazis dans l'Allemagne d'Hitler pour aider les conducteurs à viser correctement quand ils voyaient un juif traverser la rue, et pour ne pas manquer de l'écraser...

Née le jour où le Reichstag a brûlé à Berlin, Grand-mère a des douzaines d'histoires juives comme celle-là, et aussi des douzaines de situations où elle a utilisé son sens tranchant de l'humour dans la vraie vie contre des cibles sélectionnées. La meilleure de ses vanes datait de 1971, et elle fut faite au détriment d'un présentateur de radio antisémite d'extrême-droite de Denver. En direct à la radio, ce type se plaignait en direct à propos du fait que des juifs de la haute société vendaient les USA à la découpe aux intérêts étrangers, son business model habituel.

Pas timide pour ridiculiser ce crétin en direct, Grand-mère a passé un coup de téléphone à l'émission de radio, qui diffusait des questions de gens parmi son public, et elle a été suffisamment futée pour passer le filtrage de l'opérateur du standard téléphonique de la radio. Ainsi, elle a été diffusée en direct et elle a donné un grand moment d'humour juif typique, voici le verbatim que j'ai de Grand-mère :

« Eh bien, nous avons une de nos patriotes de Denver, Colorado, miss Marsha Zieztinski, qui questionne notre politique financière gouvernementale irresponsable. Allez-y Marsha, vous êtes à l'antenne.

— *Merci mec. C'est juste à propos d'un point que vous avez mis en avant. Vous disiez que les juifs vendaient nos actifs nationaux à épuisement pour leur propre bien, c'est beaucoup d'argent pour eux, non ?*

— Vous avez raison Marsha. Et vous avez aussi raison de dire qu'ils font cela pour leur propre bien. Quelle est votre question ?

— *Eh bien, je suis juive moi-même, et un peu à court d'argent maintenant, pouvez-vous me dire à qui je dois demander pour avoir ma part de cette vente ? Merci pour le tuyau mec, et bonne journée. »*

C'était un véritable extrait d'humour juif, mais je soupçonne Grand-mère d'avoir inventé tout ça, parce que je suis incapable de trouver des témoins d'une telle blague. La connaissant, la réalité de cette histoire ne me surprendrait pas, si vous pouvez la confirmer, appelez-moi au siège social de USA Transportation Group, North Shore Heights, Long Island, état de New York, USA, nous sommes dans l'annuaire à l'entrée "direction d'entreprises". Mais, pour le moment, Grand-mère était focalisée sur la route. Nous approchions Kansas City, la plus grande ville sur notre route depuis que nous avons quitté Denver, et le trafic autour de nous augmentait. Aussi, le paysage changeait, basculant de la plaine désespérément plate du Kansas à un environnement plus vallonné, avec la vallée de la rivière Kansas et ses tributaires creusant leur chemin à travers les plaines des environs.

Et, plus visible, la présence accrue des activités humaines qui devenait de plus en plus visible alors que nous roulions en nous rapprochant de Kansas City. Et, après avoir passé le sud de la Kansas City Speedway, nous sommes passées par l'échangeur avec la I-435 et entrées dans une zone résidentielle de la banlieue de Kansas City.

Moins de cinq miles plus loin, l'autoroute à péage est entrée dans la vallée de la rivière Kansas, passant entre les zones industrielles sur la rive droite, et les faubourgs résidentiels au nord.

Après un large virage et le franchissement de la rivière Kansas, nous roulions sur l'I-70 à travers le centre-ville de Kansas City, coupant une route plus courte en utilisant la branche I-670 de l'Interstate pour rouler à travers la ville. La vitesse limite a plongé à 35 mph (56 km/h) et le trafic urbain était dense, requérant toute l'attention de notre Grand-mère, qui avait à glisser son semi-remorque entre les files de voitures du trafic urbain quotidien habituel. Les panneaux des sorties indiquaient des rues et des avenues au lieu de villes, et les automobilistes roulant là étaient des locaux transitant entre le travail et la maison, ou allant au supermarché du coin pour faire des courses.

J'ai vu des camions dans la ville, trois d'entre eux étaient des camions de livraison de taille moyenne, un était un camion-benne, roulant probablement en provenance ou en direction d'un chantier, et le dernier était un camion d'éboueurs des services municipaux. Nous avons roulé en direction de l'est à travers les faubourgs sans fin de Kansas City, traversant la petite Blue River, et quittant finalement la grande ville après la ville de banlieue de Grain Valley. L'Interstate est devenue rurale pour les prochaines douzaines de miles, et Grand-mère avait prévu de s'arrêter pour déjeuner dans un routier de la petite ville de Concordia, à une heure de route à l'est de Kansas City.

Le paysage du Missouri, toujours une longue série de champs cultivés, était plus vallonné que le Kansas, les affluents du Missouri coupaient leurs vallées à travers la plate prairie. La prochaine grande ville de notre voyage serait Saint Louis, à quatre heures de route devant nous, et avec un changement de l'état du Missouri à celui de l'Illinois, trois états d'affilée en une seule journée. Grand-mère avait prévu de passer Saint Louis et de s'arrêter pour dîner sur la route plus loin, et de conduire jusqu'à l'aire de camions qu'elle nous avait trouvée pour la nuit à Effingham, Illinois. Mais maintenant, nous avons quelques miles à rouler pour atteindre notre destination pour le déjeuner, Concordia, Missouri. Nous dépassions l'échangeur 49, un croisement au milieu de nulle part entre la I-70 et une route locale 13, avec l'indication que nous étions à 10 miles de notre destination, et le dernier journal à la radio :

*« Vous êtes sur WKFSG et voici les informations de midi par Andy Stevens. . . Le principal gros titre de notre bulletin d'informations aujourd'hui sera la crise constitutionnelle à Washington D. C. avec le président Richard Nixon. La divulgation publique de l'enregistrement révélant la couverture de l'opération contre le Parti Démocrate directement ordonnée par le président mardi a poussé les derniers soutiens des membres du Congrès à s'effondrer, ouvrant clairement la voie à un impeachment. Pour le moment, pas de décision a été prise par le président sur ce qu'il fera pour faire face à l'impeachment, bloquant ainsi toutes les actions de l'exécutif dans notre pays. Aucun commentaire n'a été fait par des membres du Parti Républicain, à part le gouverneur de Californie Ronald Reagan, qui a dit à la presse que l'hypothèse d'une démission du président Nixon était hors de question. Le sénateur Sam Irvin, secrétaire du Comité d'Enquête du Sénat sur le Watergate, a confirmé que rien n'arrêterait les poursuites judiciaires contre le Président maintenant à part sa démission immédiate. . .*

— Toujours à la Maison Blanche cette crapule ? Mazeltov, s'il faut envoyer l'armée pour le sortir de là, ça va être marrant. . .

— Grand-mère, le panneau dit qu'on est à cinq miles de Concordia !

— Je l'ai vu Linda... Nous avons le temps d'écouter la météo avant de nous arrêter, je vois des nuages venir vers nous, ils ont dit hier qu'on pouvait s'attendre à des orages ici.

— ... par le président français Valéry Giscard d'Estaing, cette proposition d'une politique de l'énergie coordonnée dans la Communauté Économique Européenne a été positivement accueillie par le chancelier allemand Helmut Schmidt. La question est toujours à l'étude par le gouvernement britannique, le premier ministre Harold Wilson a déclaré que les charbonnages en Grande-Bretagne pourraient être une aide pour la politique énergétique de l'Europe... Et maintenant, nos prévisions météo avec notre partenaire, Sagerton Garden Shops. En cette journée du 8 août, un front orageux, avec des averses locales, vient de l'est et est maintenant au-dessus du centre du Missouri. Des pluies intenses sont attendues dans l'après-midi dans l'ouest du Missouri et l'est du Kansas, avec de chutes de température de 95 à 75°F (35 à 24°C). Un second front orageux, maintenant au-dessus de l'Indiana, sera au-dessus du Missouri et du Kansas demain dans la matinée, mais avec une activité plus faible. Les prévisions pour la fin de la semaine sont un temps ensoleillé, avec une légère hausse des températures. C'était notre bulletin d'informations de midi, restez à l'écoute sur WKSFG...

— Voici la sortie mes chéries, je vais vous montrer un des coins préférés des camionneurs sur cette autoroute. C'est le Roadside Dinner, nous allons nous y arrêter. »

Le routier de Grand-mère est situé sur la vieille US Road 40, qui est la première avenue quand elle traverse la petite ville de Concordia, Missouri, sur sa partie nord. Depuis l'échangeur de l'autoroute, vous devez rouler en direction de l'ouest un demi-mile pour atteindre cet endroit et, alors, vous garez sur le parking réservé aux camions du bord de route. Grand-mère connaît cet endroit depuis ses premiers voyages comme routier inter-état en 1962. Mais, ce jour-là, quelque chose avait changé. Elle n'avait pas été là pendant les six derniers mois et, apparemment, les patrons du routier avaient changé, avec son nom :

« Mazeltov, c'est pas le même nom, le vieux Pete a finalement décidé de prendre sa retraite... »

— Grand-mère, est-ce qu'on doit trouver un autre endroit pour manger ?

— J'espère que non Sibby, on va voir à l'intérieur, ça semble être le même vieux routier qu'il était cet hiver. »

Le nom du routier avait changé, pas l'atmosphère, le routier typique américain, avec sa musique country en arrière-plan et sa décoration basique de style western. Une jeune femme brune dans la trentaine était le nouveau patron de ce routier, et elle servait des clients derrière le bar. Grand-mère est allée lui demander une table, et des nouvelles de l'ancien propriétaire :

« B'jour, c'est pour trois couverts pour déjeuner, vous avez ça ?

— Choisissez la votre md'ame, nous avons une faible fréquentation cette semaine, sais pas pourquoi.

— Ouai, les hauts et les bas des affaires... J'ai pas vu beaucoup de camions sur la I-70 à l'est de Kansas City, il y a un contrôle au cuitomètre par les ours sur l'autoroute, ça pourrait en être la cause.

— Pt'et ben, les policiers de la route du Missouri ont leur terrain favori avec l'I-70... La spécialité du chef aujourd'hui c'est l'omelette, saveurs nature, pomme de



terre, fromage, oignon, champignons ou lardons, vous pouvez demander une combinaison de tout cela si vous voulez.

— Je laisse tomber l'oignon, ma plus jeune petite-fille n'aime pas... Dites-moi, le précédent propriétaire, le vieux Pete, il est parti à la retraite, non ?

— Oncle Pete ? Oui, il est parti, je suis sa nièce, Frances. Il a quitté en avril de cette année, vous êtes quelqu'un qu'il connaît ?

— Marsha la montagnarde de Denver, Colorado. Je m'arrête toujours ici quand je fais la route en direction de l'est. Dites-moi, c'est un nom tordu que vous avez choisi pour le routier, l'appeler *Les Deux Dignes*<sup>10</sup> ... Je ne vois pas de plan d'eau à proximité, c'est pas une idée banale !

— Ce n'est pas la mienne, c'est celle de mon mari, je peux en parler avec elle... Shirley, la dame demande pour quelle raison tu as changé le nom du routier.

— J'ai trouvé le précédent nom trop ordinaire ma chérie, et le nouveau sonne mieux. »

Ainsi, Frances et son... heu... mari Shirley étaient désormais les propriétaires de l'ex-Roadside Dinner. Nous avons eu une excellente omelette champignons et fromage, avec une salade de laitue verte, et des tomates cuites au four à l'ail avec des herbes comme légume. Et nous avons eu une splendide glace pour dessert, avec une grande carafe de jus d'ananas et deux quarts de thé glacé au citron vert pour Grand-mère pour qu'elle refasse le plein de ses bouteilles thermos pour la route. Sous un ciel qui s'obscurcissait, nous avons repris la route au début de l'après-midi. La ligne d'orages venait droit sur nous, et ce n'était pas le seul problème avec lequel nous devions faire face. Quand elle faisait tourner son camion au ralenti pour avoir la bonne pression pour les freins pneumatiques. Grand-mère a eu un appel d'un de ses vieux amis à la CB :

*« Salut à toutes les raclures coco à l'ouest de Saint Louis, ici le Sergent Connard sur la fréquence. Il est foutrement en train de pleuvoir ici, et j'ai été arrêté par les ours à l'ouest de Columbia sur l'I-70. Ya quelqu'un qui écoute ? »*

— Mazletov, celui que je voulais entendre maintenant ! Salut sergent, c'est Marsha la montagnarde, je suis à Concordia, prête pour reprendre la route après un bon repas. T'as été vérifié par les ours ?

— Affirmatif Marsha, et content de t'entendre ici, pas d'affaires dans le transport inter-état depuis mai ?

— Pas dans cette direction, j'ai eu du fret pour la Californie, l'Oregon et l'état de Washington, et la saison du bois dans les montagnes. Les ours, ils nous font un concert de cornemuse irlandaise dans le coin où ils nous gratifient du spectacle complet ?

— *Le spectacle complet Marsha, ils ont mis un barrage routier sur l'Interstate, dans les deux directions, et ils vérifient tout. Ils ont chopé un poivrot quand je suis passé par eux. Par chance, ils ne vérifient pas si tu es un trouduc ou pas, c'est pour ça que je suis toujours au volant !*

— Tu l'as dit mec ! Juste une question pour mon patron, c'est toujours le bordel avec les travaux publics sur l'I-57 entre Champaign et Kankakee ? C'était une vraie plaie en juin pour aller à Chicago par là.

<sup>10</sup> Jeu de mot avec le mot "dyke", qui signifie à la fois digue et gouine.

— *C'est toujours une plaie et ça s'est aggravé. Tailles plutôt la route sur la 55 via Springfield et Bloomington à la place, plus long mais plus sûr. J'ai une cargaison pour Kansas City à livrer ce soir, et toi ?*

— *Du matos pour l'US Navy à Norfolk, je suis à mi-chemin maintenant.*

— *Ouille ! C'est ce qu'on appelle un transport inter-états ! À plus tard Marsha, et bon voyage !*

— *Merci mec, et bon séjour à Kansas City ! »*

Le Sergent Connard, de son vrai nom Randolph Carter, était une figure très connue de la communauté des routiers à l'ouest du Mississippi. Vétéran de la guerre de Corée, où il a vraiment servi comme sergent dans l'armée, c'est un homme de la génération de ma Grand-mère, et quelqu'un qui connaît tous les bons tuyaux pour la conduite autour des Grands-Lacs occidentaux. Il travaillait pour une grande société de transport à Chicago et il était une figure de proue de l'IBT dans les Grands Lacs. Maintenant, son petit-fils est le patron de la compagnie qui a employé son grand-père, récemment décédé. Une autre part de l'histoire des transports routiers aux USA. . .

La route à travers le Missouri était plus animée, en termes de paysage, que la traversée du Kansas. À mesure que nous nous rapprochions de Saint Louis, le terrain devenait plus vallonné, et des bois étaient éparpillés entre les cultures. De temps en temps, un ruisseau entaillait le plateau, et ajoutait de la variété au paysage. Mais le point le plus important était devant nous. Avant que nous n'atteignions un grand pont, Grand-mère nous a dit quelque chose d'important à ce sujet :

« *Mes chéries, voici le fleuve Missouri juste ici. Regardez attentivement, nous y passons dessus dans quelques secondes, je reste sur la file de droite pour vous en donner une meilleure vue !*

— *Génial Grand-mère ! Sibby, regarde, une grande rivière ! »*

Pour ma sœur aînée, la ligne bleue abstraite qu'elle avait vue jusqu'à ce jour sur son livre de géographie à l'école est devenue une réalité d'eau, de boue, de sable et de paysage. Ce pont, le Rocheport Interstate Bridge, passe sur le Missouri et porte la I-70. C'est une construction à deux fois deux voies en poutres d'acier, une architecture classique du début des années 1960. L'aperçu que nous avions eues sur le fleuve était notre meilleur moment de la journée, Linda et moi, mais il n'a pas duré longtemps. Après le franchissement du fleuve Missouri, un panneau routier provisoire avertissait les automobilistes que la police de la route du Missouri était de service aujourd'hui :

*CAMIONNEURS – ARRÊT OBLIGATOIRE À 5 MILES  
CONTRÔLE DU VÉHICULE ET DE SON CHAUFFEUR  
GARDEZ VOTRE DROITE ET RALENTISSEZ – BARRAGE ROUTIER*

Grand-mère avait une longue expérience avec les contrôles de la police de la route, débutant en 1956 avec les policiers du Colorado qui l'ont arrêtée pendant trois heures parce qu'ils ne croyaient pas que son permis de conduire était un véritable permis. . . Ils ont téléphoné au Département des Transports de l'état du Colorado pour vérifier s'il n'était pas factice, et si Grand-mère n'était pas une évadée de maison de fous en fuite avec un camion. Elle a eu plusieurs fois un tel problème plus tard à la fin des années 1950 et au début des années 1960, voir un camion conduit par une femme était,

pour les policiers de la route, bizarre. Mais, en mai 1964, elle a été contrôlée par un policier dans le Wyoming qui lui a dit qu'elle était la *deuxième* chauffeur féminin qu'il voyait depuis le début de l'année. Enfin, les temps, ils étaient en train de changer !

Grand-mère a été contrôlée pour la première fois avec une autre femme chauffeur poids-lourd au même barrage routier en avril 1969, et les femmes sont devenues quelque chose qui ne sortait pas de l'ordinaire au début des années 1970. Entendre une voix féminine sur la CB est devenu de plus en plus ordinaire pendant cette décennie, même si seulement 4% des camionneurs aux USA sont des dames en 2013, une sur 25. C'était une sur 100 en 1973, et moins avant. . . En fait, Grand-mère était *la seule* femme du Colorado à avoir un permis de conduire poids-lourd avant 1960, et le membre d'un petit club de moins d'une douzaine de chauffeurs poids-lourd féminins jusqu'en 1968.

Mais, pour le moment, les policiers de la police de la route du Missouri contrôlaient tous les camions sur l'I-70 à une aire de repos située à l'entrée ouest de la petite ville de Columbia, Missouri. Grand-mère s'est arrêtée comme cela lui a été demandé, et elle a pris sa place dans une queue de semi-remorques attendant de passer sur une balance. Les policiers de la route étaient très efficaces ce jour-là : quand un camion était arrêté avant de passer une vérification mécanique et de poids complète, un premier groupe de policiers procédaient au contrôle des documents et de la bande du chronotachygraphe du camion. Grand-mère était à l'arrêt depuis une minute quand deux policiers sont venus la voir :

« Bonsoir madame, police de la route du Missouri, nous sommes ici pour le contrôle de vos documents et l'habituelle analyse de souffle. Cela ne sera pas long avant que vous ne passiez sur la balance avec votre camion pour le contrôle de poids.

— Merci monsieur, voici le manifeste de cargaison, mon permis de conduire et la bande du chronotachygraphe. Et j'ai le journal de maintenance de mon camion ici si vous avez besoin de le vérifier.

— Gardez le dernier pour le contrôle technique après la balance. . . Mmmmm, une bonne pause repas entre 12h25 et 13h15, merci de penser à notre sécurité madame, c'est dur de voir un camionneur s'arrêter pour plus d'un quart d'heure pour un repas.

— Mon patron a horreur de se presser pour manger, et il s'arrange pour suivre les règlements du travail correctement en nous donnant de bonnes pauses repas. Je suis sur 12 heures et 450 miles par jour, ça aide.

— Les lois du Colorado ne sont pas les pires pour les chauffeurs, je suis d'accord avec vous. . . Vos filles à bord de votre camion ?

— Mes petites filles, de ma fille aînée. Nous allons à Washington D. C. ensemble, ma fille cadette les prend pour les vacances.

— Eh bien, madame, la partie la moins plaisante du contrôle, mon collègue va vous faire une analyse de souffle, vous n'avez qu'à souffler dans cet appareil, nous aurons le chiffre immédiatement.

— Heu, vous n'avez pas les sacs en plastique habituels pour ça ?

— C'est un nouvel analyseur de souffle électronique, plus précis que le système chimique avec sac et tuyau, nous l'avons depuis le mois dernier, c'est plus pratique.

— Voyons ça, s'il explose, vous vous êtes fait vendre un détecteur de youpins.

— C'est en marche, quand vous voulez madame... Fait, et point zéro pour vous. Je pense que vous serez intéressée par notre stand de boissons sans alcool gratuites après le point de contrôle.

— Mmm, je suis toujours partante pour un bon rafraîchissement, merci pour l'idée.

— Vous pouvez y prendre des recettes, je suis sûr que vous trouverez quelque chose pour vous et vos petites-filles... OK, la balance est à vous, merci pour votre coopération madame. »

Les films de cinéma d'Hollywood ont fait des films dans les années 1970 avec des gentils camionneurs et des méchants flics comme prétexte pour l'action, les exemples les plus mis en avant de cette tendance furent *Convoi* de Sam Peckinpah et *Cours après moi shérif* de Hal Needham. Honnêtement, ce sont des caricatures loin de la réalité, et le genre de films méprisés par les vrais camionneurs. Vous avez toutes sortes de personnages parmi les camionneurs et les policiers de la route, mais la grande majorité d'entre eux sont des gens ordinaires de bonne composition. Les camionneurs savent que les policiers de la route travaillent pour leur sécurité, et le policier de la route ordinaire n'aime pas mettre un camionneur derrière les barreaux. Vous ne pouvez pas travailler les uns contre les autres sur le même terrain, et les bons policiers l'apprennent des bons camionneurs, et vice-versa.

Bien évidemment, vous avez de bons exemples de policiers de la route sadiques façon nazis le long des autoroutes américaines, et aussi des camionneurs tarés comme celui du téléfilm de Steven Spielberg *Duel*, mais c'est l'exception. La principale préoccupation de tout le monde était d'accroître la sécurité. Le nombre des victimes était élevé dans les années 1970, avec 45 169 morts pour 1 280,54 milliards de miles (2 080,39 milliards de km) parcourus en véhicule à moteur en 1974, qui suivait les années records de 1972 et 1973, avec plus de 54 000 tués sur la route pour environ 1 300 milliards de miles parcourus (2 091,7 milliards de km). Et près de 10 000 camionneurs tués au travail pour chacune de ces années.

Ainsi, le combat pour la sécurité est devenu critique, et il a payé sur le long terme. Les 4 000 camionneurs tués sur la route ont été passés dans la bonne direction, vers le bas, en 2008, et pour la dernière année avec des statistiques complètes pour les USA, 2011 à ce jour, vous avez 32 367 tués pour 2 930 milliards de miles parcourus (4 714,37 milliards de km). 1,10 mort par milliard de miles (1,609 milliard de km), au lieu de 3,53 pour 1974. Toujours trop, mais mieux. Et, en 1974, la préoccupation principale parmi les camionneurs était d'éradiquer un poison constant dans cette génération de camionneurs : l'abus d'alcool. Des conditions de travail dures, des gens de la classe ouvrière, des contrôles routiers laxistes dans les années 1940 et 1950, c'était la recette pour un désastre de santé publique.

Grand-mère a eu ce travail parce que Jerry O'Brien a du licencier le précédent camionneur qui avait le siège pour cause d'abus d'alcool récurrent, et une demi-douzaine d'accidents, par chance sans victimes ni dégâts sérieux. Les anti-alcooliques avec un permis de conduire poids-lourd étaient, et sont toujours, vantés par l'industrie des transports, et l'utilisation au quotidien par Grand-mère de thé comme boisson habituelle était sa meilleure qualité vantée par son patron. À la fin des années 1950, des poivrots avec la même consommation aux 100 km que leur camion étaient courants, et les policiers de la route dans tout le pays avaient l'habitude de mettre tous les jours en cellule de dégrisement des chauffeurs routiers qui avaient la même

haleine qu'une distillerie clandestine du Sud tournant à pleine capacité quand ils les avaient contrôlés, pas besoin d'un cuitomètre pour le vérifier. . .

Mais, avec la guerre du Vietnam, un autre poison se répandait parmi les camionneurs. La banalisation des substances psychoactives dans le grand public a entraîné certains camionneurs à utiliser des amphétamines comme extenseurs de charge de travail. Appelées par les euphémismes de bombons de puissance, nitro pour les humains, Mentos<sup>TM</sup> anti-sommeil, traitement Ludovico, réveille-chevaux, pilules de kamikaze, maximaliseurs de kilométrage, haricots suicide ou bonbons fourrés ouvre-yeux, ces drogues étaient de plus en plus utilisées parmi les camionneurs qui devenaient des défonceurs roulants parce que, sans elles, ils ne pouvaient avoir de satisfaction avec leurs boulots. Et, bien évidemment, avec des conséquences néfastes, comprenant la mort par accident.

Le problème avec les amphétamines, c'est que vous avez toujours des inconvénients allant des attaques cardiaques à, plus courant, des comportements erratiques des chauffeurs. Prendre habituellement une drogue qui vous permet de rouler de Miami à Seattle en moins de trois jours en restant dans les limites de vitesse (55 mph en 1974 pour 3 300 miles, soit 89 km/h pour 5 310 km, je suppose qu'ils doivent faire sauter toutes les pauses pour y arriver) n'est pas sans effets secondaires. Je me souviens quand j'étais une gamine d'une histoire effrayante de camionneur racontée par Grand-mère : un type qui avait à conduire de Miami, Floride, à Brownsville, Texas. Il a pris un raccourci à Tampa et roulé droit en direction du Texas, quittant alors la juridiction de la police de la route de Floride pour rentrer dans celle des garde-côtes en essayant de faire sur le golfe du Mexique avec un camion ce que Jésus avait fait à pied sur le lac de Tibériade, mais sans succès. . . Et il était chargé aux amphétamines.

Un autre, roulant de Philadelphie à Chicago, avait manqué le bon échangeur avec l'Interstate 80, au sud de la grande ville des lacs et il ne l'a seulement remarqué que quand il est entré dans Omaha, Nebraska. Regardez sur une carte (c'est une différence de 472 miles, soit 760 km) et vous serez convaincu que ce mec roulait plus chargé que son camion. . . C'est le genre de détail qui vous transforme un escalier vers le paradis en autoroute pour l'enfer, plus précisément quand vous ne pouvez plus planer, et que votre camion devient votre bûcher après que vous ayez eu un accident avec. . .

Et, avec la tendance vers la sécurité, plus d'abri pour les petites aides des camionneurs comme les amphétamines. Des tests chimiques étaient disponibles pour les policiers de la route au début des années 1970 pour confirmer leur diagnostic d'abus d'amphétamines pour les chauffeurs qui ont une bande de chronotachygraphe de la longueur de leur camion sans interruption, par exemple San Diego à Boston en trois jours en restant dans les limitations de vitesse (3 050 miles, soit 4 908 km). Dans les années 1980, l'utilisation des amphétamines avait considérablement baissé, mais elle fut remplacée par celle qui ne ment pas, ne ment pas, ne ment pas : la cocaïne. Maintenant, les camionneurs camés ont abandonné les amphétamines pour se mettre dans le nez un bon kilométrage de poudre blanche pour conduire de façon abusive. Et la bouteille et les dégâts faits est toujours un poison parmi les camionneurs de nos jours. . .

Avec le contrôle des documents vint le contrôle de l'activité du camionneur en vérifiant quelque chose de nouveau dans les années 1970 : le chronotachygraphe. Aux USA, les premiers modèles disponibles étaient des boîtes fixées à côté du poste

de conduite dans les cabines des camions, et ils enregistraient les mouvements du camion sur une bande de papier se dévidant grâce à un mécanisme d'horlogerie. Le conducteur avait à régler la bande de papier sur la bonne heure et à la changer quand elle était pleine afin de garder un enregistrement de ses cycles de conduites et de repos, ainsi que sa vitesse. Sur ces chronotachygraphes, un stylet trace une courbe sur le papier en fonction de la vitesse de conduite. En lisant la courbe, vous pouvez voir quand, à quelle vitesse et combien de temps le camion était en mouvement auparavant.

C'était, et c'est toujours sur les vieux camions, un moyen de contrôler si le conducteur ne travaille pas trop. En 1974, les règles fédérales pour les heures de service des camionneurs étaient de permettre 10 heures de conduite sur une plage de 15 heures d'activité maximum et de 8 heures hors activité pour 24 heures de travail, avec des limitations à 60 heures (service et hors service) par tranche de 7 jours pour un travail quotidien, ou 70 heures sur 8 jours pour un travail non-quotidien. Les heures d'activité sont les heures quand le chauffeur est sur la route, mais qu'il ne conduit pas son camion : charger et décharger s'il ou elle en a l'obligation, des pauses obligatoires entre des périodes de conduite de 4 heures ou moins, et des repas. Grand-mère avait le bénéfice d'une exception à la règle en accord avec les lois du l'état du Colorado parce que son kilométrage annuel était composé de moins de 50% de conduite inter-états, où elle pouvait utiliser la règle des 450 miles parcourus en 12 heures pour une journée de travail de 24 heures. Loi finalement abrogée en mars 1975, et les conditions de travail des chauffeurs routiers du Colorado furent alignées sur celles de la loi fédérale de 1962.

Et aussi, il y a la journée au travail qui signifie une journée de repos après le travail appliquée pour les planifications de travail dans le transport inter-états. Conduire quatre jours de Denver à Norfolk aurait donné à Grand-mère quatre journées de repos payé obligatoire qui auraient suivi. Mais, pour ce travail, elle a convenu avec son patron de prendre une demi-journée de congé à Washington D. C. et Norfolk avant d'aller à Charleston et de rentrer à Denver, où ses congés obligatoires seraient regroupés. Aujourd'hui, la loi a été légèrement modifiée en 2003, autorisant 11 heures de conduite sur une base d'une période de 14 heures de service avec 10 heures hors-service pour 24 heures (ou une base de calcul minimale de 21 heures par journée de travail). De même, le chauffeur qui a atteint le maximum de 70 heures de travail a l'obligation de s'arrêter pour 34 heures minimum avant de retourner au travail.

De mon point de vue, ce n'est pas assez pour garantir la sécurité aussi bien des camionneurs que des autres usagers de la route. Dans la compagnie aérienne où je travaille, les pilotes et le personnel embarqué commercial ont une limite annuelle de 1 000 heures de vol (grossièrement 80 à 100 heures de vol par mois) avec un maximum de quatre journées de cycles de service hors de leur foyer (par exemple, cela peut signifier pour moi : quitter ma ville de résidence de Denver le premier jour, voler entre des villes loin de mon foyer les deux autres jours et rentrer à Denver à la fin de ma période de travail le quatrième jour, et avoir trois jours de congé). Conduire un camion est quelque chose de plus dangereux que de piloter un avion (vous n'avez pas d'embouteillages au niveau 350 par exemple) et les conditions de travail sont pires. Applaudissez les profits, et au cul la sécurité, comme Grand-mère me l'a dit une fois...

Avec la seconde étape de notre contrôle est venu l'examen détaillé des deux bandes de chronotachygraphe que Grand-mère avait enregistrée depuis Denver, Colorado. Elle a installé son camion sur la balance de la police de la route pour vérifier si son véhicule n'était pas surchargé. Aux USA, la limite pour un semi-remorque est de 80 000 livres en ordre de marche tout compris, soit 36,24 tonnes. Avec 74 734 livres effectives, soit 33,854 tonnes (réservoirs de carburant à moitié pleins et camion prêt à rouler, moins le conducteur et les passagers), elle était OK pour celui-là. Et il est facile de surcharger un camion quand c'est un fourgon ou un frigorifique. Avec les réservoirs ou les remorques trémies, le risque est minimisé, ces véhicules sont construits avec la densité effective de leur fret en vue (liquides pour les réservoirs, grains, granulés d'engrais ou autres genres de fret sec en poudre pour les trémies) avec une bonne marge, et vous ne pouvez pas les surcharger parce qu'ils débordent avant que vous ne puissiez le faire.

Sur les camions-benne utilisés pour les travaux publics, vous avez des jauges sur la suspension qui évitent de surcharger le camion, par exemple avec du gravier ou des pierres, en faisant retentir une alarme dans la cabine de conduite. Mais, dans les camions et remorques fourgon, vous pouvez remplir le fourgon jusqu'à sa capacité maximale, et quelquefois aller au-dessus de la limite de poids. Avec cinq caisses chargées de pales d'hélice, et trois boîtes avec un ordinateur, le poids pour le camion de Grand-mère sur ce voyage était facile à calculer avant d'aller au travail mais, quelquefois, vous pouviez être au-dessus des limites avec du fret chargé caisse par caisse, quand vous avez trois, quatre ou plus de clients pour du fret en quantité inférieure à une charge de camion complète pour la même destination, en vous chargeant avec du fret hétérogène pas toujours pesé.

Le pire scénario possible est le camion de livraison recueillant de clients du fret en charges inférieures à la capacité du camion, commençant à vide au garage de camions et devenant de plus en plus chargé sur la route, en prenant du fret de client en client. La surcharge arrive facilement dans de telles situations. Et un camion trop chargé est un camion dangereux, incapable de freiner correctement par exemple. C'est pour cela que les contrôles de poids sont devenus plus fréquents à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Avec l'accroissement de la puissance, une cargaison qui aurait fait caler un camion semi-remorque de 150 à 200 chevaux pouvait être déplacée par un tracteur de nouvelle génération de 300 à 400 chevaux. Mais les lois de la physique restent les mêmes...

Après le test de la balance, le camion de Grand-mère avait à passer un dernier examen : une vérification technique générale. L'aspect extérieur, les freins, le moteur, la transmission, les essieux, et tous les équipements nécessaires pour faire rouler un camion en toute sécurité, avaient à être vérifiés par une équipe de mécaniciens assermentés travaillant pour la police de la route du Missouri. Grand-mère avait à garer son camion sur l'aire de vérification technique et laisser les policiers faire le reste. L'inspecteur en chef de l'équipe de mécaniciens a jeté un coup d'œil sur le camion de Grand-mère et lui a dit :

« Eh bien madame, cela sera une simple formalité avec votre série R. C'est un camion tout neuf, en vous semblez travailler dur pour le maintenir en condition d'origine. Si vous êtes intéressée, notre bar gratuit sans alcool est ici, et pourrez

revenir à votre camion dans quinze à vingt minutes, avec toutes les formalités administratives qui seront faites.

— C'est une bonne idée que vous avez monsieur, offrir de telles boissons, je suis partante. Une idée de vos officiers supérieurs ?

— Action éducative, mettre à profit cette pause pour contrôle pour donner des idées de boissons sûres aux camionneurs. Nous avons de bons résultats, et c'est toujours plaisant pour les travailleurs de la route comme vous d'avoir un contact moins formel avec la police de cette façon-là. Je vous retrouve plus tard avec les formulaires complétés, madame... »

Grand-mère est une camionneuse convertie de l'église de on-ne-picole-pas-au-boulot, c'est pour cela qu'elle est considérée par son patron comme son meilleur chauffeur, et elle est toujours prête à prendre de bonnes idées pour la nourriture. Ce jour-là, le stand des boissons sûres était sous la surveillance de flics débutants, faisant avec efficacité leur travail de relations publiques. Entre différentes sortes de jus de fruits, des variétés d'eau gazeuse et des recettes de thé glacé, Grand-mère a tout de suite trouvé quelque chose de nouveau qui lui a plu :

« B'soir monsieur, je suis partante pour vos boissons. Celle-là à l'air bonne, pouvez-vous m'en servir un verre s'il vous plaît ?

— Voilà pour vous madame, deux de plus pour vos filles ?

— Je pense qu'elles trouveront ça bien, c'est vraiment bon. Fait avec de la menthe je suppose.

— La recette de ma Grand-mère : du thé glacé de menthe. Une demi-douzaine de pieds de menthe pour un quart, ou plus si vous aimez, faites bouillir l'eau et mettez la menthe dedans, coupez l'ébullition et laissez refroidir. Puis enlevez la menthe, ajoutez du sucre si vous aimez et servez frais ou glacé. Bon marché, facile et avec un bon goût, j'en ai servi dix gallons depuis la semaine dernière.

— Et vous en servirez davantage avant de finir votre service, c'est une recette qui est vraiment bonne, je vous l'emprunte. Siobhan, Linda, vous l'aimez à ce que je vois ! »

Ce jour-là, le thé glacé de menthe est devenu une autre recette de famille, grâce à la bonne idée de la police de la route du Missouri. Alors que nous attendions, le camion de Grand-mère était OK, les policiers lui ont donné un rapport d'inspection complet et elle était libre de partir. Nous sommes retournées sur la route pour notre prochaine étape, allant à Saint Louis, passant la citée et nous arrêtant pour le dîner après être entrées dans l'Illinois. Une autre expérience sur la route pour nous, et le travail de fait pour Grand-mère...

Après la pause avec les policiers, nous sommes retournées sur la route et avons roulé vers notre destination. À l'est de la petite ville de Columbia, le paysage est devenu plus vallonné et les cultures ont été remplacées par des bois. Nous sommes entrées dans l'aire urbaine de Saint Louis dans la ville de Wentzville, et changé notre direction de la principale I-70 vers le contournement nord de Saint Louis sur l'autoroute d'embranchement I-270, après avoir traversé le fleuve Missouri une fois de plus entre Saint Charles et Earth City. L'échangeur avec l'I-270 était à l'ouest de l'aéroport Saint Louis Lambert International, et nous sommes passées entre O'Connor Park et l'extrémité 11 de la piste 11-29 de l'aéroport international de Lambert. Aujourd'hui, O'Connor Park est un point de référence visuel pour moi quand je pose un avion de



ligne en conditions de vol à vue à Saint Louis Lambert, l'I-270 me sert de marque pour mettre le nez en l'air quand je la survole.

Grand-mère a pris la file des grand-mères sur l'autoroute pour nous donner une vue de notre passage du fleuve Mississippi, roulant patiemment derrière un camion de livraison sous-motorisé doté d'une vitesse de pointe de 40 mph. Depuis le New Chain of Rocks Bridge, nous avons eu un aperçu sur l'Old Man River, le grand lien fluvial du centres des USA, coulant du nord au sud, fleuve rendu légendaire par des auteurs comme Mark Twain. Après le passage du Mississippi, nous avons roulé à travers une zone à la population clairsemée, entre des champs et des communautés de banlieue, et nous avons quitté le contournement nord de Saint Louis après un échangeur qui nous a remises sur la route principale.

Grand-mère a son routier favori dans les environs de la petite ville de Greenville, un endroit rural entre les cultures et les bois de cette extrémité occidentale de l'Illinois. C'était à seulement une heure de route de notre étape pour la nuit, et Grand-mère avait à appeler son patron à Denver. À ce moment-là, elle avait toujours 450 miles à vide entre Norfolk et Charleston. Ce soir-là, le routier était plein et nous avons eu à attendre un peu pour avoir une table pour trois. Et c'était l'occasion de découvrir la spécialité de la maison : le pâté de jambon, appelé habituellement spam... La serveuse, qui s'appelait Sylvia, est venue nous voir et, n'ayant pas de menu à nous donner, elle nous a dit ce qui était en vente ce soir :

« ... Muriel, ma patronne, m'a fait réécrire 28 fois ce foutu menu et il n'est toujours pas prêt ce soir... Alors, vous avez, comme entrées, salade mixte avec spam, salade de tomates avec spam, assiette garnie avec spam, et l'entrée du chef : spam froid en tranches avec des pickles et de la sauce barbecue... Et vous avez aussi notre salade de pommes de terre avec spam... »

— SPAM ! SPAM ! SPAM !... SPAM ! SPAM ! SPAM !... SPAM ! SPAM ! SPAM !... chanta un groupe d'une demi-douzaine de camionneurs à la table sur notre gauche, exaspérant ainsi la serveuse.

— VOS GUEULES TAS DE CONS !... Heu, madame, quel est votre choix ?

— Eh bien, salade mixte pour... Linda, Siobhan, disons trois. Pas d'objection, mes chéries ?

— Grand-mère, demanda Linda, est-ce qu'on peut avoir une assiette de charcuterie pour trois ? C'est toujours bon avec la salade.

— Okay, on fait comme ça Lindy, je suis sûre qu'il n'en restera rien entre ta sœur, toi et moi... Vous pouvez ajouter une assiette de charcuterie, le plat pour une personne.

— C'est fait m'dame... Et comme plat de résistance, nous avons du spam avec du riz, du spam avec des nouilles, du spam avec des haricots, du spam avec des légumes verts à la vapeur, du spam avec des pommes de terres en purée, et du spam avec des épis de maïs...

— SPAM ! SPAM ! SPAM !... SPAM ! SPAM ! SPAM !... »

— LA FERME BORDEL DE MERDE !... Bien sûr, vous pouvez commander une sauce avec votre spam pour dix cents, barbecue, tomate, mayonnaise ou ketchup.

— M'dame, est-ce qu'il y a des oignons avec les pommes de terre en purée ?

— Nan ma petite, rien d'autre que des pommes de terre nature avec du spam...

— SPAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAMMM !

— MAIS QU'EST-CE QUE JE VOUS AI DIT PUTAIN DE CHIOTTE ?... Donc, pommes de terres en purée ?

— C'est bon pour toi Sibby ?

— Oui Grand-mère !

— Des haricots pour moi !

— Des haricots pour Linda, et des légumes vapeur pour moi. Pas de sauce ?... Linda ?

— Ketchup !

— Un ketchup pour Linda, et ce sera tout. Mettez-nous un quart de votre limonade maison et nous commanderons les desserts plus tard.

— Bien madame, et par chance, les desserts sont sans...

— SPAM ! SPAM ! SPAM !... SPAM ! SPAM ! SPAM !... SPAM ! SPAM ! SPAM !...

— BOUCLEZ-LA BANDE DE CONNARDS ! »

Par chance, ce soir-là, Grand-mère a eu une bonne nouvelle pour son travail : l'affréteur d'O'Brien avait trouvé quelque chose à transporter entre Norfolk et Charleston, une cargaison complète d'appareils électroniques grand public importés du Japon qui devaient être livrés à un grossiste à Charleston directement déchargés d'un cargo qui les livrait dans le port de Norfolk. 439 miles à vide (706 km) évités pour Grand-mère.

Puis nous avons roulé en direction d'Effingham, à l'est de l'Illinois, un peu plus loin sur la route. À cause du changement de fuseau horaire après le passage de la frontière entre l'Illinois et l'Indiana, Grand-mère nous a dit que nous aurions à nous réveiller une heure plus tôt demain matin pour éviter d'être une heure en retard. L'Indiana est dans le fuseau horaire de la Côte Est, et l'Illinois est toujours dans le fuseau horaire central.

Notre route vers Effingham fut sans incident, et Grand-mère nous a arrêtés pour la nuit à l'aire pour camion d'Effingham nord, un endroit sympathique dans les faubourgs nord de la ville. En débutant à sept heures du matin, après le petit déjeuner, nous avons pris la route en direction de notre destination de la journée, le petit village de West Alexander, Pennsylvanie. Cette fois-ci, nous avons à traverser de part en part deux états, l'Indiana et l'Ohio, et deux grandes villes, Indianapolis et Columbus, traverser les fleuves Wabash et Ohio, quitter l'Illinois et entrer en Pennsylvanie, et changer de fuseau horaire entre celui du centre et celui de la Côte Est.

En ce huit août 1974, quelque chose de plus important se déroulait dans la capitale fédérale. Deux heures après que nous ayons quitté Effingham, entre Terre Haute et Indianapolis, nous roulions à travers la campagne vallonnée autour de la vallée de la Wabash avant d'entrer dans la plaine qui marque le paysage habituel de l'Indiana du sud et de l'Ohio. C'était l'heure des informations de neuf heures du matin à la radio, et Grand-mère était très intéressée. Plus particulièrement par le scoop de la journée :

« ... Sur WWIRXF Radio, votre radio d'informations et de musique dans l'Indiana et l'Ohio, voici les informations du matin avec Alvin Helstey... Le scoop de la journée vient de Washington D. C. où le président Nixon a décidé de mettre un terme à la crise constitutionnelle causée par le scandale du Watergate en démissionnant, démission effective demain dans la matinée. Le vice-président Gerald Ford prendra alors le poste de président, mettant un terme à une crise constitutionnelle qui a conduit à un blocage complet de l'exécutif. À cette heure-ci, aucune déclaration supplémentaire n'a été faite par le cabinet de la Maison Blanche... »

— Enfin ! . . . commenta Grand-mère. Ce charlatan a finalement laissé tomber avant d'être emprisonné ! C'est une bien belle chose !

— Grand-mère, ai-je demandé. Est-ce que monsieur Nixon est puni maintenant pour avoir écouté aux portes ?

— Oui ma chérie, il l'est. Il quitte le siège de président à la Maison Blanche avant d'être forcé de le faire. »

Pour vous donner une indication, c'était la première fois dans l'histoire politique des USA qu'un président avait démissionné avant de subir un impeachment. Si Richard Nixon n'avait pas fait comme cela, il aurait eu un impeachment du parlement, ses derniers vestiges d'espoir pour lui se sont effondrés avec la publication de l'enregistrement du Watergate le 5 août, enregistrement effectué peu de temps après la tentative avortée de mettre sur écoute le bureau de la campagne politique du Parti Démocrate à la fin de 1972. Sur cet enregistrement, vous pouvez clairement l'entendre parler de cet événement et préparer une couverture, descendant ainsi en flammes son déni de toute implication dans l'affaire du Watergate.

Pour balancer dehors un président aux USA, vous devez obtenir un vote du parlement dans ce sens, avec la majorité votant oui pour jeter le président en fonction. Cela n'est jamais arrivé dans toute l'histoire des États-Unis d'Amérique jusqu'à aujourd'hui, août 2013. Avant Nixon, le président Andrew Johnson avait eu à faire face à un impeachment en 1868 mais le parlement n'avait pas obtenu la majorité pour lui faire subir un impeachment et, ainsi, il fut acquitté. C'est arrivé comme cela pour le président Clinton en 1999 : impeachment qui a raté par manque de majorité votant en ce sens au parlement.

En août 1974, il y avait désormais une majorité claire pour voter l'impeachment contre le président Richard Nixon. Avec l'enregistrement du 5 août, les votes avaient changés de collez à Dick à éjectez Nixon. Acculé, le président a pris la bonne décision : démissionner avant d'être fichu à la porte. Et, jusqu'à aujourd'hui, il est le seul à avoir fait ceci. Sur la route, Grand-mère avait prévu de s'arrêter après que nous ayons passé Indianapolis, dans un bon routier qu'elle connaissait dans le petit village de New Lisbon, Indiana, une douzaine de miles à l'ouest de la frontière d'état de l'Ohio. Dans le routier, nous avons eu les nouvelles télévisées, et le vice-président Gerald Ford était interviewé, confirmant que le président Nixon avait démissionné le jour même :

*« Ainsi, monsieur Ford, vous pouvez confirmer que la démission du président Nixon est maintenant quelque chose de vrai, et non une rumeur. »*

— *C'est cela même. Le président Nixon a pris la mesure de la profondeur de la crise constitutionnelle et, dans l'intérêt de notre nation, a décidé de mettre un terme à la crise en démissionnant avec effet au 9 août, demain. Comme il me l'a dit ce matin, les États-Unis ne peuvent supporter davantage de problèmes à cause d'un exécutif à l'arrêt. La crise aurait certainement duré jusqu'à la fin de l'année, tirant vers le bas le pays. Une situation à laquelle nous n'avons pas le luxe de pouvoir faire face. Ainsi, la réponse évidente à cette crise par le président Nixon était d'y mettre un terme en démissionnant.*

— *Et, en faisant ainsi, toute la procédure d'impeachment parvient à son terme.*

— *C'est un fait, mais c'est aussi la loi.*

— Et maintenant, on l'a comme président. . . dit ma Grand-mère, pas vraiment ravie. Ainsi, nous avons à attendre 1976 pour être débarrassés des crétins du Parti Républicain qui font les andouilles avec notre pays. . . S'il vous plaît, je dois appeler

ma famille en dehors de l'Indiana, est-ce que votre téléphone public peut être employé pour les appels inter-états ?

— Eh bien, nous avons un compteur et nous pouvons vous facturer au prix réel, indépendamment de l'endroit que vous appelez, répondit la serveuse. Vous voulez appeler quelqu'un loin ?

— Mes filles dans le Colorado et à Washington D. C. si c'est possible.

— Je n'ai pas entendu parler de limitations, mais je dois vérifier, un instant je vous prie... »

La serveuse avait un manuel d'instructions de la compagnie de téléphone pour l'utilisation du téléphone public, avec les prix indiqués pour les appels inter-états. Et la bonne nouvelle était que Grand-mère pouvait passer des coups de téléphone dans le Colorado et à Washington D. C. pour un prix de 5 cents la minute, plus 25 cents pour la mise en communication. Ce sont les prix de 1974, et avec les standards actuels, c'est atrocement cher... Grand-mère a appelé maman à Denver, disant que tout allait bien pour nous, et nous faisant parler au téléphone.

Même appel avec tante Rachel à Washington D. C., et une facture finale de \$4,75 pour deux appels. Grand-mère a aussi eu des nouvelles de grand-père, et elle a aussi parlé de la bonne nouvelle de la démission du président Nixon. Comme beaucoup de gens de la classe ouvrière, nous étions ravis de le voir partir. Plus particulièrement mon père, qui avait gagné son billet pour le front au Vietnam grâce à sa politique d'escalade dans cette guerre.

La route qui a suivi n'était pas vraiment intéressante point de vue paysage. C'était comme au Kansas, une vaste plaine cultivée et plate. Nous avons traversé Columbus, à l'heure de pointe, et le trafic sur la section urbaine de l'I-70 était presque bloqué à l'arrêt par les embouteillages. Nous avons finalement réussi à sortir de la ville et, après avoir quitté Columbus, nous sommes revenues sur la route dans les plaines. Après environ vingt miles, le paysage a changé, les plaines cultivées étaient remplacées par des collines et des bois de l'extrémité orientale de l'Ohio, annonçant le paysage montagneux de la Pennsylvanie.

L'étape suivante de notre voyage nous a fait arrêter dans la petite ville de Cambridge, Ohio, où Grand-mère avait une autre bonne adresse pour le dîner. Sur la radio, les informations ont annoncé que le président Nixon ferait ce soir en direct un discours de démission à 21 heures heure de la Côte Est :

*« ... confirmant que sa décision de démissionner est désormais effective. Comme le vice-président Ford l'a déclaré, le président Nixon quittera sa fonction demain, marquant la fin de la crise constitutionnelle. Et maintenant, sur WTFGH Radio, une autre heure de musique débutant avec un tube inattendu du guitariste britannique Eric Clapton, de son album "461 Ocean Boulevard", le fameux "I shot the sheriff" du musicien jamaïcain Bob Marley, maintenant sur WTFGH Radio... »*

— C'est la musique tropicale que j'ai déjà entendu... dit Grand-mère. Je n'ai pas la météo, il semble que la ligne d'orages d'hier est en train de dégager du ciel.

— Grand-mère, tu penses que l'on aura un temps ensoleillé à Washington ? demanda Linda.

— Sais pas ma chérie, mais ça semble aller dans ce sens... On verra avec le bulletin météo dans les infos ce soir, après le dîner. »

Nous sommes arrivées à Cambridge sous un ciel bleu dégagé de soirée, et nous avons quitté l'Interstate pour chercher le routier que Grand-mère avait en tête. Mais, de façon inattendue, une autre adresse nous est apparue alors que nous roulions en direction du nord vers la ville de Columbia, quelque chose que Grand-mère n'avait pas vu auparavant, un nouveau routier récemment ouvert :

« Hé, il semble que quelqu'un a ouvert un nouveau commerce ici !... Mes chéries, allons jeter un coup d'œil là-dessus, celui-là est vraiment très différent des routiers ordinaires !

— Il ressemble à une soucoupe volante qui aurait atterri ici Grand-mère ! répondit Linda, intéressée.

— Est-ce qu'ils ont de la nourriture extraterrestre ? ai-je demandé.

— Ouais, des oignons de l'espace ! a répondu vivement Linda.

— Ils ont choisi le bon nom pour celui-là : *Restaurant de l'OVNI*... a remarqué Grand-mère. J'espère qu'ils ne décolleront pas avant que l'on puisse avoir une table. »

Le restaurant avait vraiment l'air d'une soucoupe volante, en forme d'énorme disque argenté avec des fenêtrures sur son rebord. L'entrée était un escalier au centre, entre des jambes en trépied soulevant le disque au-dessus du sol. À l'intérieur, les trois quarts de l'espace du restaurant étaient dédiés aux clients, fournissant une énorme salle à manger. Avec seulement la moitié du restaurant de plein, Grand-mère n'a pas eu de problème pour trouver une place près d'un poste de télévision. Elle était intéressée par le discours de démission présidentiel, qui devait être diffusé ce soir. Sur le menu, Linda a tout de suite trouvé quelque chose d'intéressant :

« Miam ! Ils ont une douzaine de sortes de gaufres différentes pour le dessert ! Sibby, est-ce que tu en prendras une ?

— Heu... Sais pas... Est-ce qu'ils en ont avec de la marmelade d'orange ?

— Mes chéries, regardons les plats de résistance d'abord... Mmmmmmm ! De la salade de concombre avec de la sauce yaourt, ça vous dit ?

— La dernière fois que maman en a commandé une pour moi, ils ont mis des oignons dedans !

— Je prends comme Grand-mère, oignons ou pas.

— On va demander à la serveuse... Bonsoir m'dame, avant de commander, pouvez-vous me dire s'il y a des oignons dans votre salade de concombres ?

— Aucun madame, seulement des concombres tranchés, des cornichons doux russes appelés malossols, et des câpres.

— Sibby, ça te dit ?

— Oui Grand-mère !

— Alors, une salade de concombres pour trois, vous avez choisi pour le plat de résistance ?

— Des frankfurters avec des haricots pour moi.

— Omelette aux légumes verts, on partagera toutes les deux, Linda et moi.

— Eh bien, on y va pour ça, je prendrai votre moussaka, c'est le plat grec avec des aubergines et de la viande hachée ?

— Oui, c'est cela madame. Vous avez des souhaits comme boissons ?

— Eh bien, vous avez trois douzaines de bières sur le menu, je ne peux pas en prendre, je conduis ce soir... Heu, je n'avais pas vu celle-là, sans alcool, une pinte pour moi, et un quart de limonade. Elle est faite maison, je suppose ?

— Jus de citron, eau et si vous le souhaitez, du sucre rajouté. Nous avons la même avec du citron vert.

— Mes chéries, citron ou citron vert ?

— Citron vert !

— Comme Linda Grand-mère !

— Eh bien, un quart de citron vert, sucré... Dites-moi, vous n'étiez pas ici trois mois plus tôt, n'est-ce pas ? Je passe ici quand je roule en inter-états vers la Côte Est, et je ne vous avais pas remarqué avant aujourd'hui.

— Eh bien madame, nous nous sommes posés... Heu, nous avons ouvert trois semaines plus tôt, c'est notre premier mois sur Terre, et les affaires marchent bien.

— Je verrais plus tard si vous pouvez me compter parmi vos habitués, c'est sympathique ici, ce restaurant façon Star Trek... On verra avec votre cuisine. »

La cuisine était aussi bonne que le restaurant était original, et Grand-mère a noté cette adresse dans son guide routier personnel. La salade de concombres n'a pas survécu, les légumes croustillants ont tous été mangés, plus particulièrement les mal-ossols, le genre de condiment dont je suis dingue. Grand-mère était ravie de la mous-saka, avec des aubergines grillées avant d'être cuisinées avec la viande, la touche délicate d'huile d'olive pour donner le goût sans noyer le plat dans de la graisse liquide, une excellent viande de bœuf et, la touche du chef, une bonne dose d'ail frais, juste la quantité requise. Grand-mère nous a donné une bouchée de son plat pour nous le faire goûter, et elle a eu à en commander un second pour Linda et moi.

Et, à la fin, nous avons eu des gaufres pour dessert, la spécialité de la maison. Et l'une des meilleures gaufres que je n'ai jamais mangée. Grand-mère voulait voir le discours présidentiel avant de partir et elle regarda quand la serveuse a mis en marche le poste de télévision près duquel nous étions assises. Mais quand le poste fut allumé, le journal télévisé de la soirée n'était pas celui auquel nous nous attendions :

*« ... par le président Obama souhaitant éviter une intervention militaire directe en Syrie. Selon le président russe Vladimir Poutine, les rapports faisant état de l'utilisation d'armes chimiques par les troupes gouvernementales sous le commandement du président Bashar El Assad sont des rumeurs infondées... »*

— Heu, m'dame... Qu'est-ce qui déconne avec votre poste de télévision ?

— Oh non, il fait de nouveau du glissement temporel ! Je dois le régler correctement, attendez une seconde... »

La serveur a pris une boîte à outils et elle a ouvert l'arrière du téléviseur, et elle a commencé à plonger dans le poste, changeant les programmes et nous branchant finalement sur la bonne ligne temporelle :

*« ... Le président français François Hollande, de retour de vacances, a déclaré après le conseil des ministres... (sifflements et neige à l'écran) ... par le président George W. Bush hier, qui a été réfuté, déclarant que les motivations pour leur démission sont purement politiques. Interrogé au sujet des motivations officielles, le chef de cabinet de la Maison Blanche, Karl Rove... (sifflements et neige à l'écran) ... a explosé en vol au-dessus d'East Moriches. Le FBI a commencé à enquêter sur l'hypothèse terroriste et le Département de la Défense vérifie si les navires de l'US Navy qui effectuaient des simulations près de la zone de l'explosion du vol TWA 800 utilisaient des missiles surface-air. Les premiers rapports de l'US Navy indiquent que ce type de munition n'a pas été tirée lors de ces exercices... (sifflements et neige à l'écran) ... par le président Reagan hier. Cette loi pourra être un outil utile pour stabiliser le »*

*déficit du budget fédéral, le principal défi auquel le président Reagan doit faire face pour son possible prochain second mandat... (sifflements et neige à l'écran) ... a été promulguée par le président Carter, levant toute régulation gouvernementale sur les compagnies aériennes. Un accroissement de l'offre par l'industrie du transport aérien est attendu dans la décennie qui vient, les limitations... (sifflements et neige à l'écran) ... ce soir à 21 heures heure de la Côte Est, le président Nixon fera son discours officiel de démission, diffusé en direct sur toutes les chaînes nationales de radio et de télévision. Confirmant la déclaration initiale des officiels de la Maison Blanche ce matin...*

— Zut, nous serons sur la route quand Tricky Dicky nous dira qu'il doit partir... M'dame, merci pour le poste de télévision, nous devons partir, il me manque 65 miles pour boucler mes prévisions de travail de la journée.

— Pas de problème madame, si vous le souhaitez, je vais vous faire la note.

— Okay, je vous suis. »

De façon surprenante, derrière la caisse enregistreuse, ce n'était pas un homme ou une femme qui était au travail, mais une sorte de nounours. Quadrupède avec les pattes avant terminées par des organes identiques à des mains humaines avec de la fourrure, coussinets de marche et longues griffes rétractiles, comme les chats, avec une courte fourrure brune sur tout le corps, qui es sphérique et d'environ deux pieds de diamètre, une tête qui est aussi sphérique, la moitié de la taille du corps, un énorme nez sphérique noir environ deux à trois pouces plus petit en diamètre que sa tête, deux oreilles en forme de rubans sur la tête et une balle de fourrure noire pour la queue. Il semblait heureux de nous voir :

« Grunt !

— C'est Malcolm, notre caissier, dit la serveuse. Comme vous pouvez le voir, il aime les enfants.

— Heu, vous avez cet... animal comme membre de votre personnel ?

— Quelquefois, il nous donne un coup de main à la caisse, les clients aiment le voir. Habituellement, il travaille à la maintenance de l'appareil... du restaurant... Malcolm, la note pour la table 12, s'il te plaît.

— Grunt ! »

Le caissier inattendu a fait un bon travail et nous avons eu une note raisonnable ce soir-là, \$15,25 pour trois, en comptant la taxe. Nous avons ajouté \$1 pour la serveuse et quelques gratous-gratous derrière les oreilles à Malcolm, pas intéressé par l'argent. Sur la route, nous allions devoir quitter l'état de l'Ohio dans la ville de Wheeling, en passant à travers l'extrémité nord de la Virginie Occidentale pour une douzaine de miles et en entrant en Pennsylvanie pour notre arrêt pour la nuit. Le paysage est devenu par ici de plus en plus vallonné, avec des bois tout autour et moins de cultures. L'Interstate passait de haut en bas dans les vallées et sur les collines de ce côté est de l'Ohio, qui nous a donné une idée de la traversée à venir de la chaîne des Appalaches.

Grand-mère attendait le discours de démission présidentielle à la radio. Elle s'était mise à l'écoute sur une radio nationale et, après le journal de 21 heures, juste avant que nous n'atteignîmes Wheeling et que nous ne quittions l'Ohio pour la Virginie Occidentale, nous avons finalement eu le président Nixon à la radio, et j'ai vécu l'un des moments les plus importants de l'histoire des États-Unis pendant un chaud coucher de soleil en Ohio, assise à côté de ma sœur aînée, dans la cabine du camion de Grand-

mère. Devant nous, le ciel devenait plus sombre, les ombres des montagnes devenaient plus grandes avec le soleil qui descendait. L'Interstate 70 était tranquille, le gros du trafic était passé pendant la journée, et devenait épars avec la nuit. Sur la radio, le président nous a finalement donné son discours de démission dans ce chaud coucher de soleil du 8 août 1974 :

*« Bonsoir. C'est la 37e fois que je vous parle de ce bureau, où beaucoup de décisions qui y ont été prises ont façonné l'histoire de cette Nation. Chaque fois j'ai fait ainsi pour discuter avec vous de quelque affaire que je pensais affecter l'intérêt national. Dans toutes les décisions que j'ai prises dans ma vie publique, j'ai toujours essayé de faire ce qu'il y avait de mieux pour la Nation. Tout au long de la longue et difficile période du Watergate, j'ai ressenti qu'il était de mon devoir de persévérer, de faire tout effort possible pour compléter le mandat pour lequel vous m'avez élu. . .*

— Pas moi nigaud. McGovern a eu ma voix en 1972.

*— Pendant ces derniers jours, toutefois, il m'est devenu évident que je n'avais plus de base politique au parlement pour justifier la continuation de cet effort. Aussi longtemps qu'il y avait une telle base, je ressentais fortement qu'il était nécessaire de voir le procédé constitutionnel de bout en bout jusqu'à sa conclusion, que faire autrement aurait été déloyal à l'esprit de ce procédé délibérément difficile et un précédent dangereusement déstabilisant pour le futur. Mais avec la disparition de cette base, je crois que maintenant le but constitutionnel a été rempli, et qu'il n'y a plus le besoin de prolonger le procédé. . .*

— Tu l'as dit andouille !

*— J'aurais préféré faire face jusqu'à la fin quelle que soit l'agonie personnelle que cela aurait impliqué, et ma famille m'a unanimement pressé de faire ainsi. Mais l'intérêt de la Nation doit toujours venir avant toute considération personnelle. Des discussions que j'ai eues avec des leaders du parlement et d'autres instances, j'en ai conclu qu'à cause de l'affaire du Watergate je n'aurais pas pu avoir le soutien du parlement que j'aurais considéré comme étant nécessaire pour me soutenir dans les très difficiles décisions et poursuivre les obligations de ce mandat de la façon dont les intérêts de la Nation l'auraient requis. Je n'ai jamais été un lâcheur. Quitter cette fonction avant que mon mandat ne soit complété est exécrable pour chaque instinct de mon corps. Mais en tant que président, je dois mettre l'intérêt de l'Amérique en premier. L'Amérique a besoin d'un président à temps plein et un parlement à temps plein, plus particulièrement en ce moment avec les problèmes auxquels nous devons faire face ici et à l'étranger. . .*

— Bla bla bla. . . Pour une fois, avec le parlement, tu écoutais les gens sans poser des micros pour les espionner.

*— Continuer à combattre tout au long des mois à venir pour ma défense personnelle aurait presque totalement absorbé le temps et l'attention aussi bien du président que du parlement dans une période où notre entière attention doit être sur les questions de la paix à l'étranger et de la prospérité sans inflation chez nous. Par conséquent, je dois démissionner de la présidence avec effet à midi demain. Le vice-président Ford sera introduit en tant que président à cette heure dans ce bureau. . .*

— Alors casse-toi à la fin, trouduc !

*— T'es la bienvenue pouffiasse. . . Alors que je me souviens des grands espoirs pour l'Amérique avec lesquels nous avons débuté ce second mandat, je ressens une grande tristesse parce que je ne serais pas ici dans ce bureau travaillant en votre nom pour aboutir à ces espoirs dans les prochaines deux années et demi. Mais en me tournant en direction du gouvernement*



*du vice-président Ford, je sais, comme je l'ai dit à la Nation quand je l'ai nommé à ce poste dix mois plus tôt, que le leadership de l'Amérique serait entre de bonnes mains... »*

Ainsi, c'était fait. Le 37<sup>e</sup> président des États-Unis d'Amérique avait démissionné pour éviter un impeachment. Nous entrions dans la profonde vallée du fleuve Ohio dans la ville de Wheeling quand le discours prit fin. Quand nous sommes passées par le tunnel de Wheeling, nous avons eu une coupure de la radio et, après ça, nous avons traversé la Virginie Occidentale à travers les hautes collines, qui ressemblaient de plus en plus à des montagnes, avant d'entrer en Pennsylvanie et nous arrêter pour la nuit au West Alexander Truck Stop, un joli endroit où nous garer pour la nuit, entre l'Interstate et les forêts de l'ouest de la Pennsylvanie.

Cette nuit, sous un clair ciel étoilé, je me suis endormie rapidement, ayant un souvenir plus agréable avec le nounours bizarre du restaurant de l'ovni qu'avec le discours de démission présidentiel. Demain, nous entrerions dans la capitale fédérale quand Richard Nixon aurait à la quitter. C'est quelquefois drôle de voir comment les choses se passent dans votre vie...

Pour le vendredi 9 août 1974, notre prévision de route serait très serrée. Nous avions six heures de route devant nous, avec la traversée des Appalaches en vue et nous aurions à nous arrêter sur la route pour déjeuner une dernière fois avant d'entrer dans Washington à bord du camion de Grand-mère. Et c'est comme cela que nous avons vu, Linda et moi, que 400 chevaux dans un semi-remorque, ce n'était pas un gaspillage de puissance. Dans la fraîche matinée, Grand-mère a appelé notre tante Rachel à sa caserne de pompiers pour lui donner de nos nouvelles. Puis, elle a donné un coup de fil à son patron à Denver, qui lui a donné l'après-midi suivante et la moitié de samedi. Elle aurait aussi un dimanche de libre à Norfolk, le client suivant n'ouvrirait pas avant lundi matin.

Cette fois-ci, nous avions à rouler à travers le coin sud-ouest de la Pennsylvanie, pas le pire terrain que vous pouvez trouver mais un qui est vallonné. Sur l'Interstate, nous dépassions facilement les camions les moins puissants, bloqués à 40-45 mph voire moins sur les montées les plus raides de l'Interstate. Avec son V8 rugissant, Grand-mère n'avait aucun problème pour les dépasser sans chuter en dessous de 50 mph, même avec une remorque pleine à l'attelage. Au début des années 1970, vous pouviez toujours trouver des camions fabriqués dans les années 1950 sur les routes, y compris des semi-remorques, qui étaient poussifs avec quelquefois seulement 200 à 250 chevaux voire moins sous le capot. Le R-700 modèle 1974 de Grand-mère était ce qu'elle avait l'habitude d'appeler un grimpeur de montagnes, un camion adapté pour les travaux à hautes exigences, parfois hors route, dans les Rocheuses, où les rampes raides sont vues au quotidien par les camionneurs.

Et c'est comme cela que j'ai vu un savoir-faire très important de tout bon camionneur : le double débrayage. Avec l'Interstate qui montait et descendait, et les camions lents qui étaient parfois une plaie à dépasser, Grand-mère montait et descendait les vitesses beaucoup de fois sur cette route, entre la cinquième et la troisième vitesse, toujours avec le même rythme : débrayage-neutre-débrayage-vitesse, avec une légère pression sur l'accélérateur pour accroître les tours quand elle descendait les vitesses pour avoir un couple plus élevé à une vitesse plus basse. C'est pour cela que les

camionneurs sont bons en square dance ! Et cela, sans le moindre craquement, le moindre couinement ou le plus imperceptible hoquet dans le changement de vitesses, tout était en douceur et efficace, un rêve de mécanicien.

Avec un tel savoir-faire, le semi-remorque donnait du meilleur de lui-même tout le temps, maîtrisé par une conductrice experte, Grand-mère. J'avais remarqué qu'elle ne pressait pas la pédale d'embrayage jusqu'au bout, et j'ai eu l'explication de cela quelques années plus tard. Sur un camion, vous avez un frein d'embrayage pour bloquer les pignons de la boîte quand vous êtes à l'arrêt, pour enclencher la première ou la seconde vitesse pour démarrer le camion. Vous ne l'enclenchez pas en roulant en pressant la pédale d'embrayage vers un point dur à environ 80% de la course de la pédale, qui vous dit que vous avez atteint sans l'engager le frein d'embrayage. Alors, vous pouvez bouger le levier et relâcher la pédale d'embrayage. C'est une connaissance professionnelle élémentaire d'un camionneur, et la première chose que vous apprenez à une auto-école de camionneurs.

Et Grand-mère nous a donné ce jour-là un des meilleurs aperçus de ses capacités professionnelles à laquelle vous pouvez vous attendre de voir à l'œuvre dans la vraie vie. La traversée de la Pennsylvanie nous a conduit à voyager au travers des Appalaches, la chaîne qui est entre le littoral est et les prairies du milieu du continent. Allant du nord au sud, ce n'est pas une grande barrière comme les Rocheuses, mais ce n'est pas une petite bosse dans le paysage. C'est une vraie chaîne de montagnes, avec des sommets d'une altitude supérieure à 6000 pieds au-dessus du niveau de la mer (Mont Mitchell, Caroline du Nord, 6684 pieds d'altitude, soit 2025 mètres au-dessus du niveau de la mer, la plus haute montagne de la chaîne). Ainsi, vous pouvez trouver de jolies rampes sur l'I-70 quand elle en vient à trancher sa voie en direction de l'est dans les Appalaches.

C'était à l'est du petit village de Donnegal, Pennsylvanie, que Grand-mère a été embourbée dans la rampe qui montait sur la crête qui est à une douzaine de miles à l'est de la ville de Somerset. Un vieux semi-remorque Kenworth, chargé de grumes, rampait tout au long de l'autoroute, gagnant péniblement de l'altitude à une vitesse inférieure à 30 mph. Avec un trafic soutenu sur l'Interstate, Grand-mère a eu à rétrograder jusqu'en seconde pour éviter à son camion de caler derrière le lent grumier. Attendant patiemment un trou dans le flot continu du trafic, elle nous a dit :

« Nous y sommes mes chéries, c'est comme ça que les vrais camionneurs surmontent les problèmes de circulation, avec élégance et savoir-faire. Regardez-moi ça ! »

J'avais entendu que Grand-mère avait un changement de vitesse secret, que les camionneurs jouent et qui fait plaisir à leur patron. Et la conduite vous intéresse vraiment, n'est-ce pas ? Ayant finalement un trou idoine dans le trafic, Grand-mère a mis son clignotant à gauche et elle a appuyé fermement sur la pédale d'accélérateur jusqu'au plancher. Le V8 a rugi à pleine puissance en quelques secondes et tiré en avant le semi-remorque, à une vitesse en augmentation constante, sans la moindre hésitation. Au régime maximum, Grand-mère a enclenché la troisième, augmentant toujours la vitesse du camion et dépassant le lent Kenworth, gagnant 10 mph avant d'avoir complètement dépassé le véhicule lent. Elle a changé les vitesses comme ça, la quatrième, la cinquième, avec un couple majeur et des vitesses les plus douces, et alors nous avons grimpé la rampe comme un Hallelujah.

Et c'était comme cela tout le long de la Pennsylvanie. Nous sommes entrées dans le Maryland avant le déjeuner et nous avons à traverser la dernière chaîne des Appalaches avant d'entrer dans le littoral est. Grand-mère nous a trouvé un routier, avec un véritable New York cheesecake en vente, et un poste de télévision qui diffusait les dernières heures du président Nixon à la Maison Blanche. Grand-mère était au téléphone avec tante Rachel quand le journal télévisé de 13h de NBC fut diffusé en direct de la Maison Blanche, montrant le président Nixon et son épouse embarquer à bord de Marine One, l'hélicoptère présidentiel, et s'envoler en direction d'Andrews AFB, puis la Californie, où le désormais ex-président Nixon avait sa maison de famille. Le commentaire fut bref :

*« La démission du président Nixon est effective depuis midi, heure de la Côte Est, et le vice-président Ford est désormais le président en fonction. Comme cela nous a été dit par le cabinet présidentiel de la Maison Blanche, le président Nixon quittera Washington pour retourner à San Clemente, Californie, où il a sa résidence privée. Vous pouvez maintenant voir Marine One décoller en direction d'Andrews AFB, où Air force One l'attend. »*

— Rachel ?... Ouais, c'est moi... Non, tout va bien, plus particulièrement avec les petites... Je viens juste de le voir sur NBC, quel soulagement !... Deux heures en gros, le trafic n'est pas trop intense sur l'Interstate, compte sur moi à trois heures... Hagerstown, Maryland, désolé de faire court, les appels sont à un dollar sur ce téléphone... Ouaip, un jus d'ananas, deux quarts de thé glacé pour la route, et je remonterai en selle... Okay, on se voit plus tard, salut !... Mes chéries, votre tante a un guacamole pour ce soir, et une tarte au potiron et aux noix de pécan pour le dessert... Excusez-moi m'dame, puis-je avoir un jus d'ananas et la note, s'il vous plaît ? »

C'était une journée ensoleillée sur le littoral est en ce 9 août 1974. Sur la route, le trafic sur l'Interstate est devenu de plus en plus urbain quand nous nous sommes rapprochées de la capitale fédérale. Tante Rachel et sa famille vivaient en 1974 à Petworth, un quartier de Washington au nord de la ville. Oncle Garreth avait gardé l'appartement qu'il avait acheté avec son ex-épouse après avoir divorcé, et tante Rachel s'était installée avec lui dans ce quartier résidentiel. Nous avons une dernière section d'Interstate jusqu'à l'échangeur de Silver Springs et, alors, nous devons rouler tout au long de Georgia Avenue.

C'était maintenant un schéma de trafic urbain, quelque chose que Grand-mère n'aime pas beaucoup, plus particulièrement en conduisant un semi-remorque. Dans cette chaude après-midi d'été, le trafic était faible dans cette partie de la ville, et Grand-mère n'a pas été arrêtée trop souvent par les feux de circulation. Elle avait seulement à faire attention à la bonne direction. À un feu rouge, elle a lu les indications données par tante Rachel :

*« Mazeltov, qu'est-ce qu'elle a dit votre tante ?... Descendre sur Georgia Avenue jusqu'à la bibliothèque, puis notre rue est la seconde sur ta gauche, tu as un feu qui t'aidera à tourner... Bon, trouvons cette bibliothèque. Linda, est-ce que tu peux lire les noms des rues ? »*

— La précédente était Decatur Street Grand-mère.

— Ouaip, on se rapproche... Voici la bibliothèque, alors, deuxième à gauche et feu tricolore. »

Ce n'était pas inhabituel de voir un semi-remorque dans cette zone résidentielle. En dehors des travaux publics, un supermarché était à proximité de la maison de tante

Rachel, et il dépendait des livraisons par camion pour mener son activité habituelle. Le problème était de garer le camion de Grand-mère dans la rue, mais oncle Garreth avait trouvé une solution, avec l'aide de quelques-uns des ses amis de la police urbaine de Washington, où il travaillait comme policier en uniforme. En conduisant attentivement le long de Taylor Street, elle attendait notre oncle, qui avait trouvé une façon de garer son camion dans la rue. Pas vraiment une place de parking de camion aux normes, mais une astucieuse place de camion provisoire faite maison. Les lumières clignotantes d'une voiture de police devant nous était le signal qu'elle attendait :

« Voici votre oncle et son copain mes chéries, ils nous ont trouvés. . . Mazeltov, ne me dites pas qu'ils ont bloqué cinq places de parking pour nous ? »

En utilisant des panneaux provisoires INTERDICTION DE STATIONNER, oncle Garreth et son collègue de travail, l'officier Randall O'Connell, avaient vidé cinq places de parking là où Grand-mère pouvait se garer pour la nuit près de l'appartement de tante Rachel et oncle Garreth. Pas vraiment, disons, autorisé mais fait discrètement, cela ne nuira à personne. Grand-mère s'est arrêtée avant la zone de parking et elle a demandé à oncle Garreth :

« Salut Garreth, c'est vraiment gentil à vous d'avoir prévu une telle chose. Est-ce que quelqu'un se plaindra de mon chien ?

— Personne ici, je fournis ce genre de coup de main gracieux aux gens des alentours. Ce n'est pas illégal, je fais le même genre de faveur aux gens qui habitent dans la rue de temps en temps, cela ne dérange personne et personne n'en parlera. Hé, Randy, tu veux de l'aide pour les panneaux ?

— Merci mon pote, mais j'ai déjà fini. Waouh, madame Zieztinski, vous avez la Rolls des camions ici ! Transmission et moteur entièrement de chez Mack à ce qu'on m'a dit.

— Eh ouais monsieur l'agent, Mack R-700 avec un V8 Mack de 998 pouces cubiques de cylindrée, boîte de vitesse Maxitorque® à cinq rapports et essieux à grande capacité pour une charge de 33 000 livres chacun (*14,95 tonnes*). Vous vous y connaissez dans le monde du transport routier ?

— Mon père est camionneur, et mon frère cadet aussi. C'est toujours un plaisir de donner un coup de main à des travailleurs comme vous. Voici votre place de parking, miss Zieztinski. »

Et Grand-mère a garé son camion dans la rue, mettant un panneau indiquant *VÉHICULE EN PANNE – Réparations attendues pour demain dans la matinée* derrière son pare-brise pour lui donner un alibi pour avoir son camion de garé ici. . . C'était la fin de notre voyage depuis Denver, pour Linda et moi, et voir le semi-remorque de Grand-mère garé sous les arbres de Taylor Street était quelque chose de génial pour moi. C'était la fin d'une grande aventure pour Linda et moi, et un grand voyage à nous souvenir. . .

Le matin d'après, Grand-mère est partie pour Norfolk avec son camion. Elle nous a laissés et elle a taillé la route à nouveau, ayant à livrer un ordinateur mainframe Honeywell et un jeu de pales d'hélice à l'US Navy. Elle nous a donné un coup de fil dans l'après-midi, ayant terminé son travail. Puis, après avoir livré un lot de postes de télévision et d'autres équipements électroménagers importés de Norfolk à Charleston,

elle est rentrée à Denver avec une cargaison de poisson en conserve, et a obtenu une semaine complète de repos avant de retourner au travail dans les montagnes, transportant des grumes des Rocheuses aux scieries.

Camionneur, c'est une vie dure, mais une bonne si vous voulez voyager. Pendant cet été de 1974, j'ai compris pourquoi Grand-mère s'était battue pour avoir ce boulot, et pourquoi elle faisait tout pour le garder. Et j'ai eu cette leçon de sa part : quelque soit le boulot que tu fais, ne le fais pas à moitié. Quand j'ai commencé à être pilote de ligne en 1992, j'avais à piloter de vieux bimoteurs à hélices régionaux de 44 places Fairchild 27 de Denver aux aéroports locaux dans les Rocheuses avec Aspen Air. Ce n'était pas la magie du transport aérien, avec des vols locaux durant une heure, ou moins, mais vous avez à faire avec quand vous commencez dans votre carrière.

Grand-mère a eu ses premiers boulots de camionneuse avec des livraisons dans le centre-ville de Denver, et ma mère a commencé ses propres affectations pour l'Union Pacific avec des travaux de triage et de liaisons locales. Je me souviens de la sensation que j'ai eue quand mon instructeur m'a donné ma certification de type pour l'avion de ligne MD-80 en 1995, une sorte de récompense, la même quand Grand-mère a eu sa qualification pour les semi-remorques, et maman son brevet de conductrice. Avoir en main un semi-remorque Mack, une locomotive SD40-2 ou un avion de ligne A320 vous fait ressentir le même genre d'accomplissement dans votre carrière. Vous avez travaillé dur pour l'avoir, et puis vous avez votre récompense. Et vous avez à la mériter.

Grand-mère a maintenu son niveau de savoir-faire tout au long de sa carrière, même avec les camions défraîchis de la municipalité de Denver, finalement tous retirés du service en 1988 et remplacés par des sous-traitants du privé, même quand elle avait à conduire des camions-benne de travaux publics 8x8 et, plus tard, quand elle a eu son boulot chez Mountain Trucks Special Deliveries en 1992. Pour la fin de sa carrière, elle a eu un Mack CH, avec quelque chose de génial pour elle : une transmission automatique Allison 4000. Et une cabine couchette surélevée de 70 pouces qui ressemblait à une petite chambre d'hôtel coincée derrière la cabine de conduite, comme elle l'a dit.

Elle a appelé la transmission automatique Allison "la distorsion", comme le système de propulsion spatiale de *Star Trek*, et l'a qualifiée d'innovation la plus utile qu'elle ait vue de toute sa carrière depuis la direction assistée comme équipement de série pour les camions dans les années 1950. C'est comme un second chauffeur dont l'unique tâche est de changer les vitesses quand c'est nécessaire, diminuant la charge de travail du conducteur et, ainsi, augmentant la sécurité en aidant le chauffeur à se concentrer seulement sur la route devant lui.

Les boîtes de vitesse automatiques ont été introduites dans les années 1960 sur les camions, avec l'avantage évident de faciliter le travail des camionneurs. Mais leur utilisation sur des camions de grands parcours n'était pas quelque chose de courant avant les années 1990 pour une bonne raison : une boîte de vitesse automatique a besoin de puissance pour fonctionner, et elle la tire du moteur. Ainsi, avec un moteur de faible puissance, vous perdez de la puissance pour conduire le camion.

C'est pour cela que les premiers camions qui ont utilisé un tel équipement étaient les camions de livraisons et les camions bennes à ordures, véhicules de taille moyenne conduits dans les rues des villes à faible vitesse, avec des arrêts et des redémarrages

tout la long de la journée. Candidats idéaux pour un système qui évite des centaines de changements de vitesse à la main par jour. Alors, avec l'accroissement de fiabilité donné par cette expérience pratique, Allison transmissions a commencé à proposer, dans la première moitié des années 1970, des transmission dédiées aux semi-remorques. Les Mack R des années 1970 pouvaient être livrés avec une transmission automatique Allison sur demande du client.

Un autre pas en avant fut, en 1973, la décision des militaires US de n'avoir que des transmissions automatiques sur tous leurs véhicules lourds. La raison mise en avant par le Département de la Défense était d'avoir n'importe qui dans la troupe capable de conduire tout véhicule lourd avec un minimum de formation. Une autre raison que j'ai eue par ma sœur Linda, qui est officier de réserve du corps des Marines, est que vous pouvez plus facilement saboter une transmission automatique pour empêcher l'utilisation du véhicule que vous êtes forcé de laisser derrière vous par l'ennemi. Et, si vous avez du temps, même le transformer en piège à cons, comme avoir un camion bloqué à pleine puissance qui ne puisse être arrêté ou ralenti après avoir été démarré et déplacé par l'ennemi. . .

Ce fait a mis sur la route dans les années 1980 nombre de camionneurs, qui avaient appris leur boulot à l'armée sans avoir la moindre expérience des boîtes de vitesse manuelles avec double embrayage. Avec l'augmentation de la puissance disponible des moteurs à la même période, cela a conduit à une utilisation plus large de la transmission automatique sur les camions de grands parcours. Dans les années 2000, le domaine de la transmission manuelle est de plus en plus réduit aux camions à utilisations extrêmes, tous-chemins ou tous-terrains, et aux véhicules de travaux publics. Mais même ces catégories de camions ont aussi une offre d'Allison qui fournit des transmissions automatiques pour utilisation extrême spécialement conçues pour ce genre de véhicules. Et Caterpillar ne fournit même pas de transmission manuelle pour son offre de camions de chantier.

Même Mack Trucks, très conservateurs dans leurs systèmes de transmission, ont finalement offert une transmission automatique construite dans leurs propres usines, la m-Drive™ pour leur camions de grand parcours de la série Pinnacle à partir de 2010, fatigués de voir de plus en plus leurs clients demander une Allison 4000 au lieu de leur offre exclusive de transmissions manuelles. . . Sur les camions de long parcours aujourd'hui en Amérique du Nord, vous ne pouvez plus trouver de camions citernes avec des boîtes de vitesses manuelles par exemple, les changements de vitesses plus doux faits par une transmission automatique sont un plus en terme de sécurité quand vous tractez une citerne pas toujours pleine à ras-bord en évitant ainsi au liquide à l'intérieur de se secouer d'avant en arrière à chaque changement de vitesse.

Un grand pas en avant fut aussi la transformation des couchettes des camions d'une boîte derrière la cabine de conduite avec une couchette ou deux et rien d'autre en véritables chambres à coucher avec toutes les commodités requises, comprenant l'air conditionné toutes saisons, réfrigérateur, télévision, prises de courant pour des équipements électroménagers, beaucoup de place pour ranger vos affaires personnelles et, plus récemment, un système de puissance secondaire pour utiliser tout ce matériel quand le camion est à l'arrêt sans devoir mettre en marche le moteur. Quand vous êtes un chauffeur inter-états sur la route toute l'année, ça aide.

Dernier mot avant de vous quitter, une expérience intéressante dont ma mère m’a parlée. À l’âge de 14 ans, en 1965, elle voulait avoir un bon boulot, comme sa mère, et elle a postulé à une école professionnelle pour avoir une formation pour devenir tourneur-fraiseur, le boulot qu’elle voulait faire. Elle avait le niveau scolaire pour ça mais, au lieu d’être inscrite directement, ma Grand-mère a reçu une lettre de cette école pour vérifier avec sa directrice adjointe, une certaine madame Bartlett, quelques détails sur sa fiche d’inscription. Grand-mère, qui avait à livrer du fret à un client proche, y est allé avec son camion et a demandé à voir madame Bartlett au sujet de sa fille. Madame Bartlett, la directrice adjointe, était une femme des classes supérieures avec, disons, un point de vue classique sur les professions des hommes et des femmes dans la vie. Dans son bureau, elle a dit à Grand-mère :

« Eh bien, madame Zieztinski, au sujet de votre fille Claire, j’ai son formulaire d’inscription, et je vois, heu... son intérêt pour une telle profession. Honnêtement, nous n’avons pas eu ce genre de demande auparavant, et nous ne savons pas comment la prendre en compte... Ainsi, madame Zieztinski, êtes-vous vraiment sûre que votre fille Claire veut suivre une telle... heu... formation spécifique ?

— Dites-moi, que voulez-vous dire par “spécifique” ? Claire est bonne à l’école avec tout ce qui est travail du métal, elle a vu certains des pères de ses amies faire le boulot, et c’est ce qu’elle veut faire pour avoir une paye correcte chaque mois. Comme nous deux dans notre famille, mon époux et moi. En tant qu’ouvriers, nous ne pouvons pas nous offrir le luxe d’avoir l’un d’entre nous sans emploi, nous ne sommes pas à court d’argent avec deux payes à la maison. C’est comme cela que ça marche quand vous n’êtes pas un membre de la haute société : époux et épouses sont obligés de travailler pour joindre les deux bouts.

— Eh bien, je vous que votre fille a écrit “chauffeur poids-lourds” et “cuisinière” comme profession des parents<sup>11</sup>. En tant que cuisinière, madame Zieztinski, vous devez voir que certaines professions ne sont pas... heu... faites pour des jeunes filles...

— À propos des professions des parents dans notre famille, vous avez tout de travers. Mon mari est le cuisinier, et je suis le chauffeur poids-lourds, vérifiez-donc ça... »

Et Grand-mère a mis son permis de conduire poids-lourds sur le bureau de madame Bartlett, qui était plus surprise de voir une telle chose qu’elle l’aurait été de voir une forme de vie extraterrestre débarquer d’une soucoupe volante après avoir atterri devant son école. Confuse, la directrice adjointe a essayé de faire comprendre à ma Grand-mère qu’une fille ne pouvait pas être tourneur-fraiseur :

« Eh bien, heu, madame Zieztinski, avec votre fille, eh bien... Ce que je veux dire est que c’est une profession où vous ne trouvez que des garçons, vous voyez ? Cela ne sera pas facile pour elle, et ce serait une meilleure idée si elle pouvait trouver une meilleure formation pour avoir un travail plus... convenable avec le fait qu’elle est une jeune fille, vous voyez ?

— Honnêtement, non. J’ai entendu ça pour moi dix ans plus tôt, quand j’ai commencé à travailler comme chauffeur routier et, si vous voulez mon opinion, c’est de la pure foutaise. Les boulots pour les filles et les boulots pour les garçons, ça n’existe

<sup>11</sup> En anglais, la différence entre le féminin et le masculin de ces professions n’est pas perceptible, d’où le gag qui suit.

plus aujourd'hui. Même si les andouilles du Département des Transports sont obligés d'écrire "féminin" dans la ligne "signes particuliers" de mon permis de conduire parce qu'ils ne peuvent pas le mettre ailleurs. Alors, ma fille veut avoir cette formation, et elle l'aura. Avez-vous des objections *légal*es à ce sujet ? Je veux dire, une loi qui interdit à ma fille d'être tourneur-fraiseur ?

— Heu... Je verrai ça avec le département des affaires juridiques de l'école et je vous informerai à ce sujet, madame Zieztinski. Vous en faites ce que vous voulez, mais je dois vous conseiller de vérifier si vous ne pouvez pas trouver une autre formation professionnelle pour votre fille. J'espère vous revoir plus tard avec cette situation de clarifiée, miss Zieztinski... »

La situation a été clarifiée plus tard, et ma mère est finalement allée dans cette école pour sa formation professionnelle comme tourneur-fraiseur. Elle a eu son diplôme professionnel en 1968, une année en retard à cause de la naissance de ma sœur aînée Linda en mai 1967. Et, plus tard, pendant qu'elle travaillait comme tourneur-fraiseur au dépôt de l'Union Pacific Railroad à Denver après avoir perdu son boulot à l'usine Chrysler à cause de sa fermeture en 1972, elle a pris l'opportunité de devenir une conductrice de trains, le boulot qu'elle a toujours aujourd'hui. C'est comme cela que les choses se font...

Et maintenant, la génération suivant a un officier de réserve du corps des Marines, décorée de la Médaille d'Honneur pendant la guerre du Golfe en 1991, maintenant avocate à New York City, et un commandant de bord de compagnie aérienne, moi, en tant que professionnelles passionnées par leur travail. C'est l'héritage le plus évident de ma Grand-mère, cette tradition familiale de toujours faire de votre mieux tout le temps. Même si aujourd'hui, être camionneur, ou n'importe quel genre de profession exigeante comme celle-là, quand vous êtes une femme, est moins un défi que ce que c'était dans les années 1950.

Et, dernier mot, avec ce voyage pendant cet été de mon enfance, j'ai eu une des meilleures expériences de ma vie. Et un ressenti direct de ce qu'est un grand pays comme les États-Unis d'Amérique. Plus tard, quand j'ai appris la géographie à l'école, des noms qui n'étaient que des points de référence sur une carte pour les autres élèves étaient des réalités vivantes pour moi : Kansas, fleuve Missouri, Pennsylvanie, District de Columbia, vallée du fleuve Ohio, Appalaches... L'expérience vécue avec cette représentation formelle sur une carte m'a donné un plus grand intérêt dans les voyages et la géographie que mes autres camarades de classe.

Aujourd'hui, Grand-mère a 80 ans, camionneuse à la retraite heureuse et en bonne santé, toujours membre de l'IBT. Quelquefois, elle conduit un camion, son permis de conduire pour les poids-lourds est toujours valable avec des limitations. La dernière fois, elle était pilote d'essai de 2007 à 2009 pour Mack Trucks pour leur donner son impression sur leur prototype du moment, la boîte de vitesse automatique m-Drive<sup>TM</sup>.



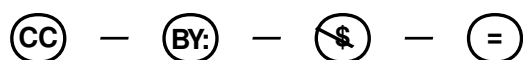
Comme Grand-mère me l'a dit, avec tous ces systèmes électroniques dans les camions, elle a le sentiment d'être le capitaine Kirk sur la passerelle de *l'Enterprise*. C'est comme cela que ça se passe dans notre famille, le vent du changement gonfle toujours nos voiles !

**FIN**

*CC Olivier Gabin, septembre 2013 – Cette traduction : juillet 2014*

*Version 1.0*

*Cette œuvre de fiction est couverte par les dispositions de la licence Creative Commons :*



*Les conditions légales de la licence applicables à cette œuvre sont disponibles à cette adresse :*

*Lien vers la license CC by-nc-nd sur [Creativecommons.org](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)*

Mis en page avec L<sup>A</sup>T<sub>E</sub>X

Distribution Texlive 2012.8 et éditeur Texmaker 3.5