

## Les trains de l'Ouest Américain, et Fred Harvey

L'Ouest Américain s'est construit autour des chariots, puis des trains et des voies – maintenant il n'y a plus de trains de voyageurs à travers l'Amérique, et les compagnies aériennes n'offrent pas, loin de là, le même potentiel de rêve et d'histoire passée. C'est un peu difficile d'imaginer qu'il y a cent ans, le pays tout entier s'est fait autour des chemins de fer. ..

Le Atchison, Topeka and Santa Fe Railway (qui un peu plus tard devint le Santa Fe Railway), c'était l'idée loufoque d'un certain Monsieur Holliday, un avocat à qui on demanda un jour de rédiger les actes fondateurs d'un petit chemin de fer sur la côte Est, en Pennsylvanie. Il demanda à être payé en actions de la petite société, et quand les actions montèrent, il se mit à rêver d'un chemin de fer bien à lui, qui irait jusqu'à la côte Ouest... on était en 1856, et la ruée vers l'or de Californie datait de 1849, les convois de chariots mettaient des mois pour traverser le pays dans l'inconfort et l'insécurité qu'on imagine... Holliday se démène pour collecter des fonds, et sa petite société pose les rails, peu à peu, se bat avec l'autre, le Southern Pacific Railway (qui a eu la même idée) en particulier dans les passages difficiles où il n'y a la place que d'un chemin de fer. On fait le coup de poing, on campe sur place pendant des mois en attendant un jugement venu de l'autre bout du pays, d'un tribunal qui ne sait même pas où sont ces cols, ces gorges ou ces précipices, et on finit par se faire justice soi-même... Il y a des caractères extraordinaires dans cette aventure, des gens qui parcourent un pays immense où il n'y a rien (sinon quelques tribus indiennes), qui arrivent à y organiser toute la logistique, et qui y créent un chemin de fer, rien que ça. Le Santa Fe a commencé en 1859 au Kansas (Topeka !), les confins du monde civilisé de l'époque, et en 1887, il atteint Los Angeles, mission accomplie. A cette époque, on mettait six ou sept jours pour le voyage !

Bon, et maintenant, qui va le prendre, ce train (et l'autre, car le Southern Railway a, lui, atteint San Francisco) ? les compagnies sont endettées, il n'y a pas de fonds publics pour couvrir ces emprunts, il faut trouver des passagers. On fait de la pub, des promotions, et pour un jour, le billet coûte 1 dollar, pour aller jusqu'au Pacifique ! L'idée, c'est de donner aux gens de l'Est l'occasion d'aller voir là-bas, si la vie serait meilleure, de prendre des contacts, et puis de revenir, de tout vendre, et de tenter l'aventure... Au fil des années, le tourisme aussi se développe, mais vers l'Ouest il n'y a pas un hôtel, pas un restaurant décent. Voir Lucky Luke pour le menu, « des patates et du lard » dans les relais en planches au bord de la voie ! C'est là que Fred Harvey entre en scène, et avec lui, les Harvey Girls.

Fred Harvey était anglais, il aurait pu être français parce qu'il avait tout compris de l'excellence de la bouffe et de l'accueil, et il offrit des jobs à des tas d'immigrants européens – ses chefs de cuisine venaient d'Allemagne ou de France. Il avait fait un deal avec le Santa Fe Railway, qui fournirait les bâtiments, et le transport ; et lui ouvrirait des bons restaurants, qui serviraient un déjeuner ou un dîner dans le temps où le train s'arrêterait en gare. Et des hôtels, aussi, quand le



train stopperait pour la nuit. Son idée : que tout soit parfait, délicieux, superbement servi, dans les temps, à qualité constante même au milieu de nulle part. Il virait les directeurs qui faisaient des bénéfices car il soupçonnait que c'était sur le dos des clients ! Les Harvey restaurants devinrent rapidement un des grands attraits de l'Ouest, et dans certaines villes-champignon, poussées en hâte autour de la gare, le seul endroit un peu civilisé ! Et pour faire arriver tout ça, Fred embauchait... les Harvey girls. Qui n'avaient pas du tout la cuisse légère, au cas ou ce serait ce à quoi vous pensiez....



A l'époque, l'Ouest était un endroit pas du tout fréquentable pour les femmes. Aller tenter sa chance dans l'Ouest, pour un homme (qui souvent laissait derrière lui femme et enfants, et envoyait des chèques... dans le meilleur des cas) c'était socialement accepté, ou toléré. Mais pas pour les femmes. Un proverbe disait « il n'y a pas une dame à l'ouest de Dodge City, et pas une femme à l'ouest d'Albuquerque ! ». Fred Harvey avait compris ça, et il offrait aux serveuses de ses restaurants une position sociale : une prise en charge

totale (elles logeaient sur place, dans des dortoirs surveillés), un rôle valorisant (elles portaient un uniforme très digne, avaient des jobs de responsabilité, et offraient un service impeccable) et les avantages d'appartenir à une grande famille. Pour beaucoup de jeunes filles de l'époque, c'était une occasion extraordinaire de gagner sa vie, et de tenter l'aventure de l'Ouest américain tout en restant respectables !

Les Harvey girls venaient de tous les horizons, elles étaient choisies pour leur style et la dignité de leur comportement, et virées à la moindre incartade (flirter,

par exemple). En échange, elles bénéficiaient d'une formation précise, d'un salaire très honnête et des avantages d'une grande entreprise. Beaucoup d'entre elles firent venir leur famille dans l'Ouest, ou s'y établirent en épousant des employés du chemin de fer, qu'elles côtoyaient tous les jours. Les Harvey girls ont été partie prenante de l'aventure de l'Ouest ! et dire que Lucky Luke ne les a pas rencontrées...



Une des Harvey girls, Hazel, raconte :

« Pour me faire embaucher, j'ai raconté à Harvey que j'avais 18 ans, mais en fait j'en avais 14. Nous étions si pauvres à la maison qu'il fallait que je travaille ! Mais Harvey m'a donné une éducation. (..) A Needles, j'étais la seule blonde de l'équipe, et tous les célibataires de l'endroit (il y en avait plein, qui travaillaient au chemin de fer) me faisaient des propositions de mariage ! Finalement, je me suis fiancée avec un ingénieur du chemin de fer, et puis, il s'est fait pousser une moustache : ce n'était pas agréable à embrasser, alors je lui ai demandé de la raser, et comme il a refusé, je l'ai quitté ! (..) Un jour, à table j'ai servi le café à William S. Hart (une vedette de cinéma de l'époque), et en partant, il m'a laissé un dollar d'argent, sous la soucoupe, en guise de pourboire ! ...»

Certains établissements devinrent des grands hôtels célèbres, par exemple El Alvarado à Albuquerque, New Mexico, le Castaneda à Las Vegas (sur la photo), ou El Tovar au Grand Canyon, qui ouvrit le site au tourisme. La décoration s'inspirait de l'architecture locale, et peu à peu se mit à reconnaître la culture et l'artisanat indien, en exposant de très belles pièces de vannerie, de peinture ou de tissage (certaines sont maintenant dans des musées), et en créant des boutiques qui vendaient des bijoux, des tapis, et autres pièces de collection. Il y eut même, à Gallup, en plein territoire indien, un hôtel, El Navajo, construit en 1921, qui payait hommage à la culture indienne à travers toute sa conception.



La magicienne de tous ces endroits, c'était Mary Coulter, l'architecte et la décoratrice de ces hôtels de légende, et en particulier, de La Fonda, à Santa Fé, « the Inn at the end of the trail » qui existe toujours. Un personnage, Mary, qui a eu la vision de cet Ouest Américain, de sa richesse, et a su le traduire en bâtiments et en décors. Elle avait réussi à intégrer l'héritage mexicain avec la culture indienne, qu'elle connaissait parfaitement, dans la décoration et les boutiques de ses hôtels – au point de faire refaire des bijoux indiens pour les offrir à la vente : ces lourds bracelets d'argent et de turquoise maintenant viennent probablement de ses idées. A La Fonda, un hôtel merveilleux, elle avait imaginé la décoration de chaque chambre, différente, mélangeant les références et les styles, intégrant des antiquités Espagnoles, et peignant chaque pièce de mobilier de façon unique. La chambre décorée façon « plaza de toros » avait été une de ses préférées. Le charme opère toujours !



Les restaurants de Fred Harvey durèrent aussi longtemps que les trains à travers l'Ouest, et puis, la Dépression, la guerre, les avions en sonnèrent le glas. Peu de bâtiments subsistent, El Navajo ferma en 1951. Maintenant, on a les avions à la place. Ça va plus vite mais ce n'est pas un progrès...