

2013 / printemps ... même en plein hiver, tables, chaises, plantes en pots et **jouets** d'enfants encombrement ces espaces ... Un baby-foot trône devant les boîtes aux **lettres**, les couloirs d'étage sont remplis de portemanteaux ... pas de **greffe**, mais une substitution qui a donné des airs de préfecture ou de principauté à ces morceaux de lieux ... et ce sont naturellement ces troupes de grands **dindons** que l'on cherche des yeux ... Même s'ils sont passés du « **muesli** au caviar », on continue de reconnaître dans leur approche actuelle quelques traits culturels saillants ... Équipée, tramée par les « **glaneuses** », munie des infrastructures essentielles, cette ville potentielle était alors prête à accueillir ses **constructeurs** ... Des aérateurs ont été placés le long de la ligne faîtière pour assurer une bonne **ventilation** ... Ceux-ci substituent à de rudes mais dignes paysages urbains les **volutes** et couleurs simplistes issues de registres de parcs d'attractions ... C'est à partir de ces qualités que l'**architecture** devrait désormais trouver son angle « critique » ... et d'autre part sa compatibilité avec l'**idéologie** néoconservatrice et ultralibérale incarnée par Ronald Reagan ... Ainsi, le long de l'avenue, de part et d'autre du **rhombicuboctaèdre** géant, les époques cohabitent sans s'exclure ...

Le Blue Rider, vieux *pickup*
Ford Ranger équipé pour
l'Odyssée *Ventury* de Patrick
Beaulieu, à la poursuite des
vents d'Amérique, automne
2010. Photo: Alexis Pernet.



L'espace, qu'il soit architectural ou géographique, est traversé de flux immatériels, impalpables et fugitifs. Pour saisir cette part évanescence des paysages, l'artiste canadien Patrick Beaulieu a imaginé, pendant trois semaines de l'automne 2010, une étrange divagation à travers le continent américain, uniquement guidée par les souffles du vent. L'un des trois auteurs qui l'ont accompagné, Alexis Pernet, a tenu une chronique, écrite et dessinée, du premier tiers du voyage.

Alexis Pernet Les chemins du vent

Alexis Pernet est paysagiste DPLG et docteur en géographie. Il enseigne à l'Ensa de Clermont-Ferrand et développe des recherches sur le grand paysage.

Samedi 27 novembre 2010. Le Blue Rider reçoit son dernier plein d'essence de la semaine, dans une station trouvée au bord de la route 127, avant de rejoindre l'autoroute de Cincinnati. Une éolienne tourne au-dessus du carrefour. Je regarde sa silhouette qui se découpe sur un ciel crépusculaire. Quittant le réseau des routes secondaires, c'est tout un vaste arrière-pays auquel nous tournons désormais le dos. Une petite mécanique affective s'enclenche de nouveau : dès que nous franchissons un seuil géographique, dès que s'opère une transformation notable des paysages traversés, une nostalgie s'insinue discrètement, qui me fait déjà regretter de quitter une région à peine connue. Passé l'espèce de porte que forment côte à côte le haut mât de la station-service et l'éolienne (l'énergie carbonifère et celle du vent), c'est le premier chapitre de l'odyssée *Ventury* qui se referme derrière nous. Demain je m'envolerai de Cincinnati. Il y a encore deux jours, nous ne savions pas où s'effectuerait la jonction avec le deuxième copilote. C'est le vent qui en a décidé, selon les principes du voyage imaginé par Patrick Beaulieu, artiste canadien à l'origine de cette opération.

Celle-ci s'appuie sur une règle simple : voyager avec le vent, dans une tentative de faire coïncider la fluidité des courants aériens avec la configuration des routes et des pays traversés. Pour opérer cette navigation terrestre, Patrick a équipé un vieux pick-up Ford Ranger des années 1980 d'outils de captation de la direction du vent. Une girouette à l'effigie du projet vissée

chronique

sur l'habitable, une manche à air télescopique fixée à l'arrière de la plate-forme et un stock de plumes servent à déterminer un cap, une orientation à laquelle nous essayons de nous tenir. Celle-ci est actualisée à certains moments de la journée, en fonction de points de lecture improvisés selon notre propre observation des paysages, parfois de la carte routière.

Aucun équipement électronique de navigation n'est embarqué : un mauvais atlas routier américain sert à établir les principaux repères, à déterminer des haltes nocturnes, dans des hôtels trouvés au bord de la route. Mais si la rencontre d'un phénomène évanescant avec les divisions de l'espace terrestre est un prétexte à opérer un voyage aléatoire, celui-ci n'est en rien dénué d'une volonté de conserver une trace des lieux rencontrés et des événements qui se produisent à chaque arrêt du Blue Rider. Je joue ici le rôle de secrétaire de l'expédition, ou d'« agent transfrontière ». Patrick avait imaginé ce terme avec Daniel Canty, écrivain, que nous récupérerons le soir même à Cincinnati, et qui occupera mon siège pour la deuxième semaine de l'expédition, avant d'être lui-même remplacé par le poète Dauphin Vincent¹. Leurs carnets remplaceront les miens dans la boîte à gants ou dans le vide-poche de la portière, au milieu de quelques câbles et de divers objets que Patrick ramasse au gré des arrêts. Comme moi, ils sont amenés à tenir un journal de l'expédition, chacun à sa façon.

Ventury est en fait le deuxième volet d'une série de trois projets de Patrick Beaulieu. En 2007, Patrick et Daniel avaient engagé un premier voyage, conçu selon le vol du papillon monarque. Cette espèce naît sous les latitudes canadiennes pour migrer durant l'automne vers la région du Michoacán, au Mexique. Les populations indigènes voient dans ce phénomène le retour de l'âme des morts, et Patrick imagina que ce courant à la fois organique et spirituel pouvait constituer le vecteur d'une expérience inédite. À bord d'un vieux fourgon postal équipé comme support d'une performance artistique continue, Patrick et Daniel s'étaient attachés à suivre la nuée, rencontrant en diverses étapes de multiples guetteurs s'intéressant au phénomène, voire l'amplifiant à l'aide de stations d'accueil, des jardins adaptés aux goûts du papillon.

C'est de cette expérience du *Vecteur monarque*² que Patrick avait forgé le concept d'odyssée transfrontière : s'affranchissant de toute division administrative ou politique, le courant poursuivi révélait *a contrario* la multitude et l'artificialité des limites tracées par les hommes à la surface du globe. Il a proposé de réitérer ce principe d'itinérance dans le cadre du projet *Ventury*, voyage de vingt-cinq jours à bord de notre véhicule à la teinte bleu nuit³. C'est à bord de cette voiture que nous avons embarqué dix jours plus tôt, à Montréal. Lors d'un déjeuner inaugural réunissant

1. Le site <http://venturyodyssey.com/> présente plus en détail les principes et les acteurs de ce projet.

2. Url : www.vectormonarca.com. Voir également Daniel Canty et Patrick Beaulieu, « Trente-quatre d'octobre, le Vecteur monarque », in *Les Carnets du paysage* n° 21, Arles-Versailles, Actes Sud ENSP, 2011.

3. Il a depuis récidivé avec *Vegas*, une odyssée transfrontière sur les chemins du hasard, à bord d'une rutilante Dodge Dart 1968 achetée à Las Vegas, point de départ de ce dernier volet de la trilogie des trois « V ». Url : <http://vegasodyssey.com>.

le conducteur et ses trois copilotes invités, chacun avait été amené à se prononcer sur quelques destinations de prédilection, que le vent déjouerait sûrement. Chacun avait rêvé à sa façon ce voyage depuis de longs mois, dans l'attente d'une confrontation aléatoire avec les courants aériens.

Nous avons roulé deux jours d'affilée pour rejoindre Chicago, *Windy City*, point de départ symbolique de l'odyssée. En route, il nous a fallu endurer le passage de la frontière américaine, à la pointe sud du lac Huron. Les quatre trous percés sur le toit de l'habitacle ont éveillé la curiosité de l'officier répartiteur. Rangée au fond des valises, la girouette métallique qui vient s'y visser n'avait pas été exhumée, pas plus que la *windsock* destinée à orner le mât télescopique de la plateforme. L'arbitraire de la procédure d'interrogatoire des douaniers ne nous a pas fait regretter d'avoir à nous expliquer sur l'usage de ces objets. Nous emmenions également un écran plat installable sur la vitre arrière, ainsi que quelques centaines de cartes imprimées destinées à laisser une trace de notre passage auprès des personnes rencontrées. À l'arrêt, le Blue Rider devenait ainsi une sorte de sculpture exposée aux regards des passants et des automobilistes croisés. Prétexte à des rencontres imprévues dans les petites agglomérations traversées, ce sont ainsi des histoires, des façons de raconter le vent qu'il s'agissait de recueillir, au gré des haltes et des discussions.

Le premier point de lecture du vent fut établi sur Chicago Avenue, devant la Green Lantern Gallery, où quelques personnes étaient venues assister au lancement de l'expédition. Le jet d'une plume nous emmena d'abord vers le sud-ouest, avant que les drapeaux américains flottant au-dessus d'une pharmacie ne nous livrent une direction du vent mieux établie, moins soumise aux tourbillons des rues (par la suite, les marques du patriotisme américain suffirent maintes fois à confirmer ou infirmer nos mesures, lorsque nous roulions).

D'une douceur inhabituelle pour la saison, le vent nous porta ainsi au nord de Chicago, vers le Wisconsin. Après avoir logé près de nombreuses œuvres de Frank Lloyd Wright à Oak Park, c'est à proximité de l'usine de la Johnson Wax, à Racine, que nous passâmes la première vraie nuit de l'expédition. Wright avait lui-même grandi dans l'intérieur du Wisconsin et avait dessiné un moulin à vent pour le domaine de Taliesin ; il nous accompagna à sa façon jusqu'à Wind Point, au bord du lac Michigan, où avait été construite pour la famille de l'industriel une demeure nommée Wingspread, « le déploiement des ailes ». Wind Point est le nom de l'un des plus anciens phares de la région des Grands Lacs. Flanké de deux gigantesques cornes de brume, il est entouré d'un jardin aménagé comme un *ex-voto* collectif par les familles des navigateurs sauvés.

La première risée matinale nous éloigna de la rive, avant que ne s'amorce plus nettement notre remontée vers le nord. En milieu de journée, nous écoutions un canal radiophonique spécialisé, qui diffusait par une voix synthétique des avis météorologiques annonçant la progression d'une tornade sur la côte. Quittant ces turbulences, nous avons établi un dernier point de lecture du vent au sommet d'une colline occupée par un monastère catholique, dédié au souvenir d'un vieil ermite français qui avait vécu dans ces bois. De loin, nous avons été frappés par la silhouette de l'édifice, idiosyncrasie à l'intérieur d'un paysage essentiellement habité dans ses vallées.

À Fond-du-Lac, la température a chuté de vingt degrés au cours de la nuit : le lendemain, nous n'avons plus eu qu'à redescendre avec le vent du nord vers Milwaukee, retrouvant ensuite Chicago, débouchant au sud vers les plaines de l'Indiana et de l'Illinois. Là se déployait un nouveau terrain de jeu, un espace sans aspérité au milieu duquel nous serions ballottés pendant les jours suivants.

Aux confins des *suburbs* de Chicago, c'est sur un vaste parking de centre commercial que nous avons établi l'ultime relevé de cette deuxième journée, à bonne distance des turbulences occasionnées par les hangars. L'intensité lumineuse des *strips* me procurait un trouble qui, combiné aux derniers effets du décalage horaire, me poursuivait assez tard dans la soirée. Dans l'obscurité de la plaine, nous avons atteint une vaste nappe de points clignotants, révélant la présence de milliers d'éoliennes.

Vent	Provenance	Départ	Arrivée
1	S	Chicago, IL	Racine, WI
2	S – S/E	Racine, WI	Fond du Lac, WI
3	N – N/O	Fond du Lac, WI	Lafayette, IL
4	E	Lafayette, IL	Peoria, IL
5	N/O	Peoria, IL	Evansville, IN
6	O	Evansville, IN	Louisville, KY
7	S/O	Louisville, KY	Cincinnati, OH
8	E – S/E	Cincinnati, OH	Indianapolis, IN
9	S/E	Indianapolis, IN	Chicago, IL
10	O	Chicago, IL	Elkhart, IN
11	O	Elkhart, IN	Cleveland, OH
12	O	Cleveland, OH	Warren, OH
13	O	Warren, OH	Williamsport, PA
14	N	Williamsport, PA	Harrisburg, PA
15	–	Harrisburg, PA	–
16	N – N/O	Harrisburg, PA	Fairbank, MD
17	N	Fairbank, MD	Norfolk, VA
18	N – N/O	Norfolk, VA	Buxton, NC
19	N/E	Buxton, NC	Wilmington, SC
20	N/E	Wilmington, SC	Charleston, SC
21	N/E	Charleston, SC	Brunswick, GA
22	S	Brunswick, GA	Charlotte, NC
23	E	Charlotte, NC	Asheville, NC
24	–	Asheville, NC	–
25	–	Asheville, NC	–

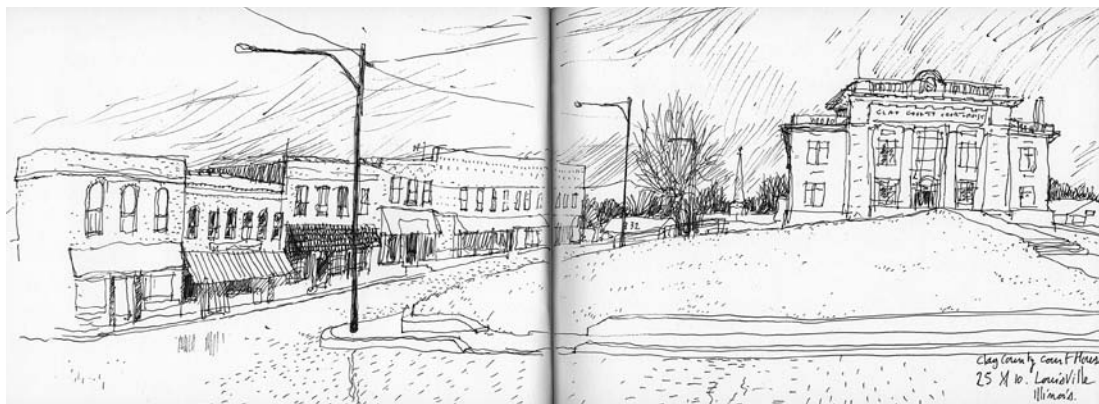
La « route des vents », inscrite par Patrick Beaulieu sur une carte routière des États-Unis et indiquant les étapes successives de l'expédition, automne 2010.

Le lendemain matin, le vent était passé à l'est. La température restait basse et un plafond nuageux uniformément gris pesait sur la plaine. Les dernières feuilles de la saison à peine tombées, toute chose apparaissant dans une banalité crue, il devenait impossible de céder à une quelconque lecture impressionniste ou pittoresque du paysage. D'ailleurs, celui-ci ne se réduisait plus, lorsque nous laissâmes derrière nous la petite ville universitaire de West-Lafayette, qu'à un vaste socle plan, dessiné à l'horizontale par le tracé de la grille, selon la division orthogonale des routes et des pistes à travers champs. Espace simple, tout juste relevé verticalement de quelques poteaux électriques et téléphoniques, de bosquets épars, de hangars de stockage. Un paysage habité par îlots dispersés, d'abord de lotissements récents construits à quelque distance des villes (avec leurs garages doubles vastes comme des maisons), puis de fermes isolées plus modestes. La terre noire, le chaume terne des maïs et les teintes violacées des arbres composaient l'unique palette chromatique de cette scène appelée à se répéter tout au long de notre route.

Le paysage variait principalement avec les événements météorologiques du jour, par exemple lorsqu'un grésil froid vint déposer sur ces vastes surfaces un voile grisâtre. Nous constatâmes que la girouette elle-même s'était couverte d'une fine couche de glace. La traversée de petites bourgades scandait la journée, introduisant dans notre déplacement longitudinal une somme de brèves ruptures. Nous nous y livrions à des activités de prélèvement, initiées dès le premier jour de l'expédition : recherche des « artefacts du vent », souvent prélevés parmi des lots de cartes postales défraîchies chez des antiquaires ou des bouquinistes. Des scènes, des lieux modestes ou immenses, pouvant évoquer le ciel, le vent et l'air, cette part mouvante des paysages. En ce jour gris et froid, la restauration au Country Garden, à la sortie de Paxton (Illinois), avait tourné au cauchemar culinaire après quelques belles surprises dans les premiers temps de l'expédition. Le seul réconfort était venu d'un *coffee shop* de Bloomington, l'une des villes universitaires insulaires de cette partie du Middle West, que nous atteignîmes à la tombée du jour, dans une sorte d'hébétude commune.

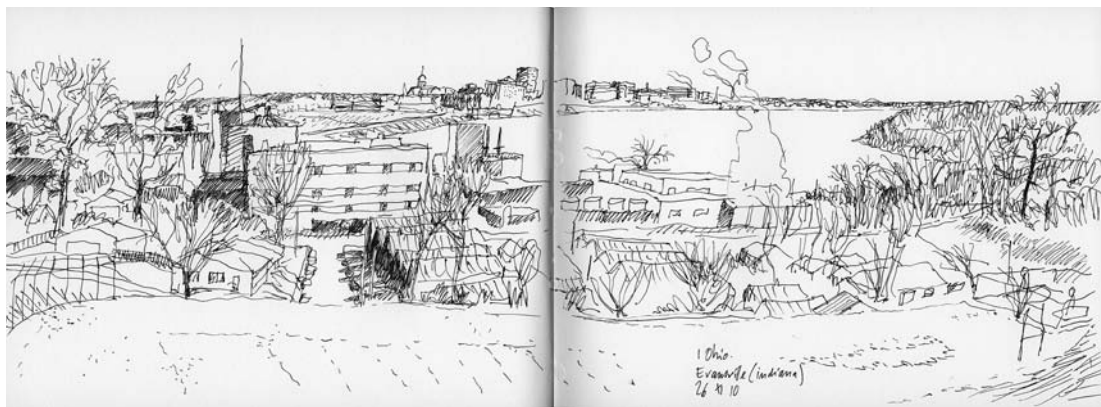
De l'espace de la plaine, qu'un siècle plus tôt on appelait la Prairie, il n'est pas possible d'établir de description très aboutie. Le caractère répétitif des motifs répartis tout au long de la grille n'offre aucune prise à une mémorisation de l'étendue, de représentation stable de sa surface immense, sans aspérité. Tout se compacte et semble s'annuler dans une procédure de compression mentale continue. Toucher, aux confins de l'Indiana et de l'Illinois, à un autre champ d'éoliennes constitua l'un des événements de cette troisième journée de voyage, tout comme la descente sur quelques

Deux doubles pages du carnet de dessins d'Alexis Pernet durant le voyage : en haut, le parc d'éoliennes d'Ambia, Illinois (24 novembre 2010) ; en bas, Louisville, Illinois (25 novembre 2010).



kilomètres, détour concédé à notre règle de parcours, le long d'une ligne frontière entre deux fuseaux horaires. Le vent, le grésil, la pluie découragent toute exposition prolongée à l'extérieur du véhicule.

Le lendemain, en un autre point de la plaine, je me risquai à une telle expédition, pensant qu'une brève immersion, sans la protection de notre engin, permettrait une saisie différente de ce paysage, le rapportant à la mesure du corps, de la marche. Ma tentative tourna court. La pluie incessante déposait comme un lustre gras sur la terre des labours. Une voiture arriva au loin et seul au bord de la route, je ne voyais pas comment je pourrais me justifier de cet acte gratuit, si j'avais à m'en expliquer auprès d'un habitant de la région (il doit cependant exister un vocabulaire possible pour décrire l'expérience quotidienne de la plaine ; mais on ne peut, je pense, le recueillir fortuitement et mes capacités conversationnelles sont bien trop faibles pour cela). Je devais m'en remettre à l'habacle de la voiture pour sortir un carnet de dessin. Au loin, une ferme se protégeait à l'abri d'une haie massive. Je m'étais habitué à guetter chacun de ces points habités, notant à l'arraché le dispositif de brise-vent arboré destiné à isoler, à l'ouest



et au nord, chaque maison. En un point, au bord d'une autoroute, je relevai la forme discrète d'un tertre élevé d'à peine un ou deux mètres, que quatre arbres entouraient. Ceux-ci témoignaient encore du fait que cet emplacement avait été habité, un jour. Le vent s'installait comme principe organisateur de notre lecture de l'espace. Patrick tournait au gré des haltes de courtes séquences vidéo, traces perceptibles du vent constituant, aux côtés de mes notes, dessins et des trouvailles collectées, les archives de l'expédition⁴.

À partir de Peoria, une risée d'est nous aurait conduits jusqu'aux rives du Mississippi. Mais le vent s'ingéniait aussi à contrarier tout désir d'excursion, nous contraignant à engager une nouvelle journée d'errance dans la plaine et à négocier notre itinéraire dans son damier orthogonal. À l'expérience du renoncement devait succéder un nouvel effort pour investir affectivement de nouveaux espaces, trouvés fortuitement. Marquer l'arrêt, même brièvement, constituait alors un palliatif concret aux grands desseins avortés. Aux abords des bourgades que nous nous apprêtions à traverser, l'attention se concentrait sur d'autres signaux que ceux de la capacité du paysage à se conformer au vent.

4. Une sélection de dix bandes vidéo intitulées *Instants d'un souffle* évoque les vents rencontrés dans les États du Wisconsin, Illinois, Indiana, Ohio, Pennsylvanie, Virginie, Caroline du Nord, Caroline du Sud et Géorgie.

Aux approches de Thanksgiving, dans des centres passablement dévitalisés par le report des activités commerciales sur les artères de contournement, il nous fallait trouver les filaments de convivialité et de chaleur capables d'offrir le contrepoinç nécessaire à l'isolement géographique, à la contingence du vent. Lorsque nous trouvions ces points, un personnage semblait à chaque fois s'avancer, s'identifier et entrer en sympathie immédiate avec notre projet. Récit de tornades, plainte de l'isolement, les propos entendus témoignaient souvent d'un principe élevé contre l'écrasement à la fois géographique et économique (la force d'une Amérique *corporate* maintes fois dénoncée par nos interlocuteurs). « Nous subissons l'été les chaleurs étouffantes venues du Golfe et l'hiver les tempêtes du nord : nous sommes à la jonction de deux mondes et nous avons le pire de chacun d'eux. » Ainsi s'exprima un écrivain-libraire de Lincoln (Illinois) qui, au milieu de cette petite ville éteinte, avait l'air d'un réfugié.

C'est aux abords de régions nettement plus distantes de la nébuleuse métropolitaine des Grands Lacs que sembla se reconstituer un réseau plus dense de lieux d'accueil trouvés dans de petites villes : commerces indépendants, cafés, restaurants, librairies, souvent combinés de manière efficace et agréable. Matériellement, ces lieux ne faisaient pas mystère de leur désuétude ou de leur ancrage historique. Nous trouvions-nous suffisamment isolés pour que puissent être maintenues des structures économiques autres, plus diverses, à la fois fragiles et fortes de leur discrétion ?

C'est en traversant la rivière Ohio et en abordant le Kentucky que s'imposa cette impression. Il y avait maintenant cinq cents kilomètres entre nous et Chicago. L'espace uniforme des plaines laissait place à un pays plus argileux, où l'élevage prenait peu à peu le relais des grandes cultures. En nous éloignant de Louisville, ce sont des contreforts appalachiens que nous avons commencé à rencontrer. Au creux d'une vallée calcaire, nous avons stationné le Blue Rider au bord d'une rivière, à l'entrée d'un chemin. Les pentes boisées fabriquaient une nette coupure entre des crêtes habitées, cultivées et sillonnées de routes, et des fonds moins peuplés. Peut-être alertés par cette étrange intrusion dans leur espace familial, trois adolescents arrêèrent leur imposant pick-up à proximité et lièrent conversation avec Patrick. Eux-mêmes redoutaient d'être pris, avec leur rude accent, pour des *redneck*, rustres personnages xénophobes que l'on pourrait croire échappés d'un film de Joel et Ethan Coen. Apprenant le motif de notre expédition, ils nous prédirent succès et richesse.

Assis sur le muret d'un pont, je dessinais un paysage pas si éloigné de ceux que je connais du Massif central français. Je ne pouvais m'empêcher de plaquer sur ces lieux en marge un regard emphatique, songeant aux vies

qui peuvent s'y déployer : les périphéries sont des lieux de projet et d'invention. Peut-être avons-nous laissé à nos interlocuteurs le souvenir d'une apparition et les germes de nouveaux voyages, d'une envie de partir à leur tour. Quels curieux prophètes nous faisons : à la halte de midi, nous venions d'établir un classement qualitatif des hamburgers testés depuis le début de l'opération, la chaussette du camion hissée devant le restaurant.

*

Fin de ma propre séquence. Cincinnati n'est pas à proprement parler sur la route du vent, mais correspond à l'aéroport le plus accessible pour opérer le changement de copilote. En rejoignant l'autoroute, nous enfrenons les principes du jardinage géographique avec lesquels nous avons fonctionné depuis une semaine. Le soir, après avoir récupéré Daniel, nous traçons sur une grande carte, au feutre bleu, les premiers filaments de l'expédition, à charge pour Daniel de décrire ce que seront les suivants. De l'avion, le lendemain, j'ai un surprenant point de vue sur le réseau des vallées calcaires à l'intérieur desquelles nous avons terminé notre navigation terrestre.

Tout au long de cette semaine, nous n'aurons cessé de composer entre les courants du vent, les structures géographiques rencontrées et des tissus plus immatériels ou relationnels dont nous prenions conscience à chaque nouvelle rencontre. L'empathie du regard posé sur ces situations n'est peut-être pas étrangère à un regard de projet, de projeteur. Cette expérience d'affection conduirait, si on la poussait plus loin, à envisager bien d'autres gammes de projets que ceux que nous avons vus, matériellement inscrits



Mesure du vent lors de l'Odysée *Ventury*, automne 2010. Photo : Alexis Pernet.

dans les villes et les paysages. Combien de fois me suis-je emporté contre la facture caricaturale et fade des aménagements que nous avons rencontrés ? Ceux-ci substituent à de rudes mais dignes paysages urbains les volutes et couleurs simplistes issues de registres de parcs d'attractions, copiant des modèles éloignés, fantasmés. Une décoration vite périmée s'impose en lieu et place de ce qui pourrait raconter la fabrication d'un territoire.

L'attention du navigateur, le plaisir subtil d'une quête d'indices et de la lecture des traces s'y heurtent. Un récit tout prêt prend le relais de l'effort autonome d'interprétation : il en allait ainsi de cette longue frise historique, gravée sur une plaque d'acier, déroulée au-dessus des anciens quais sur la rivière Ohio, à Evansville (Indiana). Toute trace de la relation première de la ville à la rivière avait été enfouie sous des modules de béton préfabriqués et un lourd mobilier urbain. Les seuls signes tangibles d'utilisation de la berge consistaient en un tas de déchets de fast-food, abandonnés sur la partie basse.

Comme le vent, nous n'avons fait que passer, qu'esquisser des hypothèses avant de les abandonner aussitôt, pour aller vers d'autres. Sans l'entremise d'un guide touristique, c'est d'une simple veille sensible et affective qu'émanaient la plupart des expériences et rencontres de ce voyage. Sans la perspective d'une commande, cette expérience se départit de toute responsabilité, de toute implication immédiate. Et pourtant l'expédition se charge de signes, de témoignages, d'artefacts, tandis que se déploie, chez chacun de nos interlocuteurs, un réseau de virtualités nouvelles. Impossible de penser que ce voyage à la poursuite du vent ne puisse laisser, çà et là, quelques inflexions, tout comme il contribuait à nous changer, de jour en jour.

Quel que soit notre degré d'obéissance aux courants aériens, nous n'avons cessé de composer avec eux et cette expérience est principalement révélatrice, en creux, de l'intensité du désir qui anime peut-être tout voyageur. À Lincoln, dans le café-librairie où nous avons trouvé refuge le jour de Thanksgiving, les rayonnages étaient remplis de bouquins ésotériques et notre hôte n'avait pas attendu longtemps pour nous présenter ceux qui étaient de sa plume. Sa femme, qui attendait de partir pour le repas de famille à Decatur, lui a tapé derrière l'épaule, comme pour lui dire de ne pas s'emballer. Se plongeant dans un jeu de patience sur son ordinateur, elle nous a lancé, au moment du départ : « *Well, enjoy America... if you can.* » Elle ne semblait plus être en mesure de répondre positivement à sa propre injonction. Nous raccompagnant jusqu'au véhicule garé à proximité de sa devanture, notre écrivain a finalement dit à Patrick, visant de sa main le cœur : « *You know you're not searching for the wind, right ?* » A.P.