

La revue des mondes imaginaires

BIFROST

N°83



LÉO HENRY
SUR LA LUNE

KEN LIU
DANS LE TUNNEL
TRANSPACIFIQUE

LAURENT
KLOETZER :
À L'ENVERS À L'ENDROIT

Sommaire

► Interstyles

- Une brève histoire du Tunnel transpacifique 6
Ken LIU
- Pour toujours l'humanité 24
Léo HENRY
- La Confirmation 36
Laurent KLOETZER

► Carnets de bord

BALLADES SUR L'ARC

- Objectif Runes : les bouquins, critiques & dossiers 74
- Le coin des revues,
par Thomas Day 106
- Paroles de... traducteur : Jean-Daniel Brèque,
par Erwann Perchoc 108
- Paroles de... libraire :
Caroline Mucchielli & Annaïk Kerneuzet, librairie Dialogues,
par Erwann Perchoc 112

AU TRAVERS DU PRISME : LAURENT KLOETZER

- Anamnèse de Laurent Kloetzer,
par Richard Comballot 116
- A beginning is a very delicate time,
par Eric Jentile 150
- Vivre, écrire, jouer : Laurent Kloetzer, le JdR et les années 90
par Léo Henry 152
- Réminiscences 2016 :
un guide de lecture pour fin d'anamnèse 158
- Bibliographie des œuvres de Laurent Kloetzer,
par Alain Sprauel 165

SCIENTIFICTION

- Seul sur Mars : l'étoffe du héros
par Roland Lehoucq 170

INFODÉFONCE ET VRACANEWS

- Paroles de Nornes : pour quelques news de plus,
par Org 178
- Dans les poches,
par Pierre-Paul Durastanti 181

Editorial

.....

Le moins qu'on puisse dire, c'est qu'on ne l'a pas vu venir. Du tout. Ceci étant, y a d'abord eu les Imaginales, et ça, on le savait. Participer à un festival en plein bouclage, c'est une mauvaise idée. Définitivement. Mais quoi ? C'est nos 20 ans. Faut marquer le coup, hein ! ? On est partis le jeudi matin à 8 heures (enfin, plutôt 9...), la voiture chargée à bloc de bouquins, de vieilles PLV et d'une poignée de fringues. Erwann, Nico Fructus (la voiture, c'était la sienne ; celle du boulot est trop petite) et ma pomme. Au volant, comme il se doit, étant plus ou moins le seul à conduire (enfin, Erwann conduit, il paraît ; une légende dont l'origine se perd entre *homo habilis* et *erectus*). Ici, il pleuvait sans discontinuer depuis trois jours, un détail qui n'en est pas un. Après une heure de route (savourant le fait d'être parvenu à trouver de l'essence la veille au soir en pleine pénurie hystérique), grand beau ; une constante pendant tout le festival ou presque. On est arrivés vers 13 heures au pays du soleil et de la tranquille vie de province. C'était cool. Le temps de récupérer l'appart' loué sur Airbnb — 250 m² à un quart d'heure de marche du festival (si si !) —, de retrouver Erwann qui avait commencé à installer le stand, de constater que ~~Nick Cave~~ Phil Boulier et JP Lion étaient bien arrivés, et avec eux une première bouteille de whisky à laquelle on a tôt fait d'ajouter la nôtre (Caol Ila, bien entendu), le truc était lancé. Je garde un souvenir assez confus de la suite : il faut dire que j'ai dormi dix petites heures en trois nuits. Me restent quelques souvenirs... L'arrivée de Stéphane Przybylski avec une mirabelle aussi familiale que locale (elle a tenu deux jours). Un déjeuner avec Mathias Echenay, de La Volte (qui squattait pendant le festival ou presque), l'incomparable Philippe Curval et le romancier/journaliste/voyageur Hubert Prolongeau (chouette rencontre !). Une intervention aussi confuse que minable à un pot organisé par Bragelonne pour leurs quinze ans. Et des soirées, bordel, dans cet immense appart', jusqu'au petit matin, à écouter du Palo Alto (l'excellente formation du camarade Barbéri) avec le père Mathias en chat du Cheshire, Pascal Godbillon et Erwann se livrant à un concours d'imitation de lapin sur une chanson de Chantal Goya interprétée par Philippe Katerine, ~~Nick Cave~~ Phil Boulier derrière un nuage de fumée bleue, et Nico Fructus se piquant de philosophie à l'heure où les oiseaux commencent à célébrer les bouteilles vides et le jour naissant... Je me souviens aussi du même Nico, le dimanche matin, lancé dans une impro au piano totalement délirante, quarante minutes de musique des sphères à tomber, effrayante, magnifique, et ~~Nick Cave~~ Phil Boulier vauté dans un des canapés, l'œil halluciné, les oreilles extatiques, à attendre que s'ouvre le portail et que Shub Niggurath débarque dans l'appart'... Sur le chemin du retour, après une heure de route, on a retrouvé la pluie ; elle n'avait pas faibli d'un iota au-dessus des bureaux pendant toute notre absence. On a débarqué un peu avant minuit. Erwann a dégoté un train comme il a pu avec les grèves, Nico et moi avons déchargé la bagnole sous la drache tout en lisant les textos nous informant d'une nouvelle judiciaire bien pourrie impliquant un ami de la maison. Bref... Le lendemain, quand Clément est arrivé, j'ai pas parlé des masses. Et bossé comme un sourd sur *Bifrost* les trois jours qui ont suivi, un vrai tunnel, et toujours sous la flotte. Le mercredi, c'était jour de soirée des vingt ans de *Bifrost* (et du Béalial') chez Millepages, à Vincennes. Depuis le début de semaine, à cause des grèves et des intempéries, je ne cessais de recevoir des messages de gens m'indiquant qu'ils étaient désolés, *vraiment*, mais qu'ils ne pourraient pas venir. Ça m'agaçait. *Vraiment*. D'autant que cette soirée me stressait déjà pas mal. On est partis vers 16 heures (toujours avec Nico, mais cette fois, avec la bagnole du boulot). Et c'est là que j'ai commencé à réaliser que ça craignait. On est pile là où le Loing se jette dans la Seine. C'est joli. Sur le quai, les gens s'agitaient, fixaient des planches devant les portes des maisons, rentraient des parpaings, trimballaient des trucs, amarraient les péniches *aux arbres*... Aux infos, ils ont dit qu'en amont, à Nemours, c'était le drame : on évacuait la ville ! L'A6 était fermée. On a mis près de trois heures pour arriver. Il était 18h45 (j'avais prévu d'y être à 16 heures, pour bosser avec

Isirotib3

Gilles Dumay sur un futur dossier — tant pis). François Angelier, de France Culture, m'a immédiatement alpagué pour faire fissa l'interview prévue pour le Mauvais Genre spécial *Bifrost* et ses 20 ans. Ça devait durer trente minutes. On a papoté pendant une plombe. Jusqu'à ce que Pascal Thuot, le boss de la librairie, vienne nous chercher dans la petite pièce du haut où nous étions réfugiés. En descendant l'escalier, je me suis demandé s'il y avait du monde. Bordel... la foule ! Sérieux, j'ai failli chialer... Les gens me tapaient dans le dos, me claquaient des bises, j'avais l'impression d'être Zlatan. Cool ! Plus que ça, en fait. Pascal a fait un petit discours. J'ai fait le mien. Ce truc m'avait vachement angoissé aussi, par anticipation, mais j'avais amené la pierre magique offerte par Roland Lehoucq quelques années plus tôt (j'en reparlerai peut-être un jour : c'est le cœur de *Bifrost*, l'âme du Béalial', l'ultime talisman), et tout s'est bien passé. Merveilleusement, en fait. Sauf que vers 23 heures, après un coup de fil à la mairie de Saint Mammès, on a décidé de rentrer en catastrophe : on n'était même pas certains que le pont enjambant la Seine soit toujours ouvert (à vrai dire, j'ai beaucoup hésité, j'avais l'impression de laisser tomber tous les amis présents à la fête, surtout ceux qui avaient traversé la France ou quasi pour cette seule soirée). Et là, la folie, la vraie, a débuté. Pendant trois jours et trois nuits. Passées à virer tout notre stock pour le monter à l'étage, tout mettre sur parpaings, protéger la porte avec des trucs dérisoires (des planches, du plastique pour filmer des palettes, et Gilles Dumay qui me donnait des conseils improbables au téléphone). Regarder l'eau monter, les gens affolés, porter le fils du voisin impotent et mentalement déficient (dans un mètre de flotte), un bestiau de cent kilos, avec les pompiers qui hurlaient. Refuser l'évacuation, voir l'électricité se couper tout autour de notre îlot, courir chez les uns et les autres pour aider à faire tout et n'importe quoi, y compris vider une cave dans de l'eau glaciale jusqu'à la poitrine pendant près de trois heures — 500 bouteilles ou pas loin ! La crue s'est arrêtée à cinquante centimètres de la porte du Béalial'. Tous les bâtiments autour étaient noyés. Ne restait plus d'électricité que chez nous (par quel miracle ?). Et là, ça a été la noria des allées et venues : les gens venant se réchauffer, boire un café, se doucher, recharger téléphones et ipads, remplir le frigo. Parfois pleurer, aussi. Au bureau, y avait plus que moi, évidemment — on est restés coupés du monde pendant trois jours ou presque ; le bouclage de *Bifrost* le plus étrange en vingt ans !

À l'heure où je rédige ces lignes, ce numéro 83 part demain chez l'imprimeur. Quinze jours de folie viennent de s'écouler, deux semaines au cours desquelles on a enchaîné un festival d'anthologie, célébré nos vingt ans, connu une inondation majeure et bouclé un nouveau *Bifrost*. Je relève la tête ; jette un coup d'œil au ciel. Il pleut. Beaucoup. Je vais naviguer entre les détritrus des meubles pourris jetés pêle-mêle dans la rue pour aller voir le niveau de la Seine, je crois. Patrice Louinet, qui bosse avec nous sur le prochain dossier, consacre à Robert E. Howard, me dit qu'au Texas, il y a aussi des inondations. Synchronicité... Je me demande ce que nous réserve l'été qui nous sépare du prochain bouclage. Je garde les parpaings dans le jardin... Un putain d'anniversaire, en vérité.

Olivier Girard



Vous êtes déjà abonné à **BIFROST**? Parrainez l'un de vos amis (ou ennemis !)

et recevez les deux prochains titres de la collection « Une heure-lumière », avec du Kij Johnson et du Ken Liu dedans...



Option 1

Je suis déjà abonné et je parraine un pote pour un an (5 n°) à compter du n°84 ; je reçois gratos **les n°5 et 6 de la collection « Une heure-lumière »**, des livres qu'ils sont super, et je ne suis que bonheur. Je joins un chèque de 45 € plus 7 € de participation aux frais de port, soit **52 €** et c'est pas cher payé (60 € pour l'étranger)*, et je vous refile sur papier libre mon adresse et celle du nouvel abonné.

Option 2

Je ne suis pas encore abonné, ma vie est une vallée de larmes. Aussi je m'abonne à compter du n°84, je reçois gratos **les n°5 et 6 de la collection « Une heure-lumière »** et je m'en vais courir nu dans les champs. Je joins un chèque de 45 € plus 7 € de participation aux frais de port, soit **52 €** et c'est pas cher payé (60 € pour l'étranger)*, et vous retourne le coupon ci-dessous ou mon adresse sur papier libre (c'est la fête, vous êtes beaux, ma vie prend sens : il était temps !).



.....
Merci de libeller les chèques à l'ordre de :

Le Béliat'

50 rue du Clos

77670 SAINT MAMMES, FRANCE

Pour l'étranger, les règlements sont à effectuer par mandat international uniquement, ou CB via notre site Internet www.belial.fr

* offre valable jusqu'à la parution du Bifrost n°84, le 27 octobre 2016.

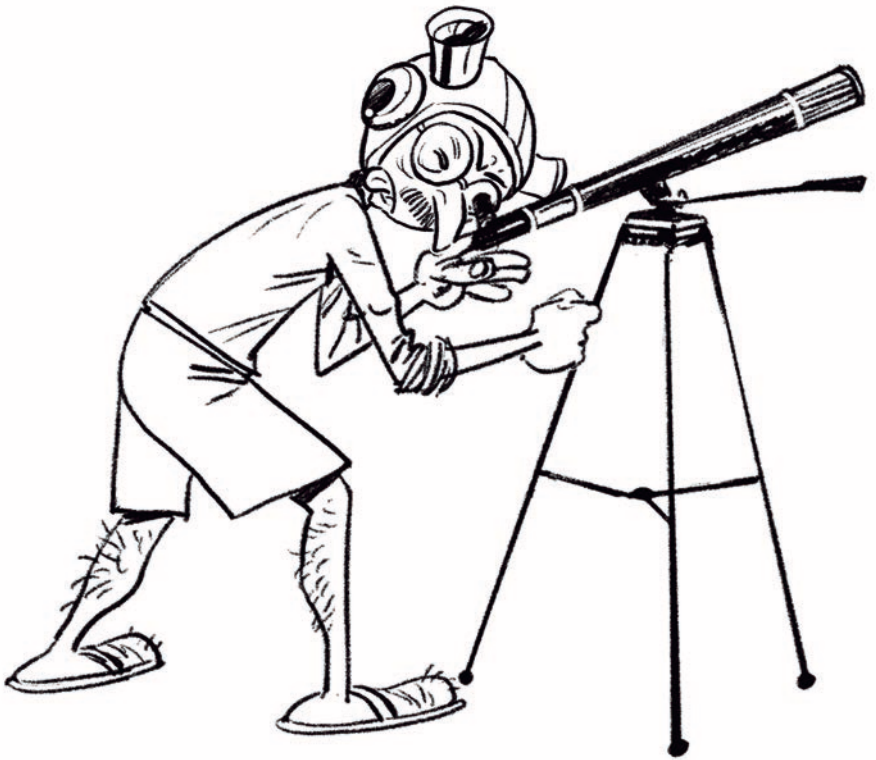
NOM PRÉNOM

ADRESSE

CODE POSTAL VILLE

COURRIEL DÉCLARATION D'AMOUR

Interstyles



*Laurent Kloetzer
Léo Henry
Ken Liu*

.....

Ken LIU

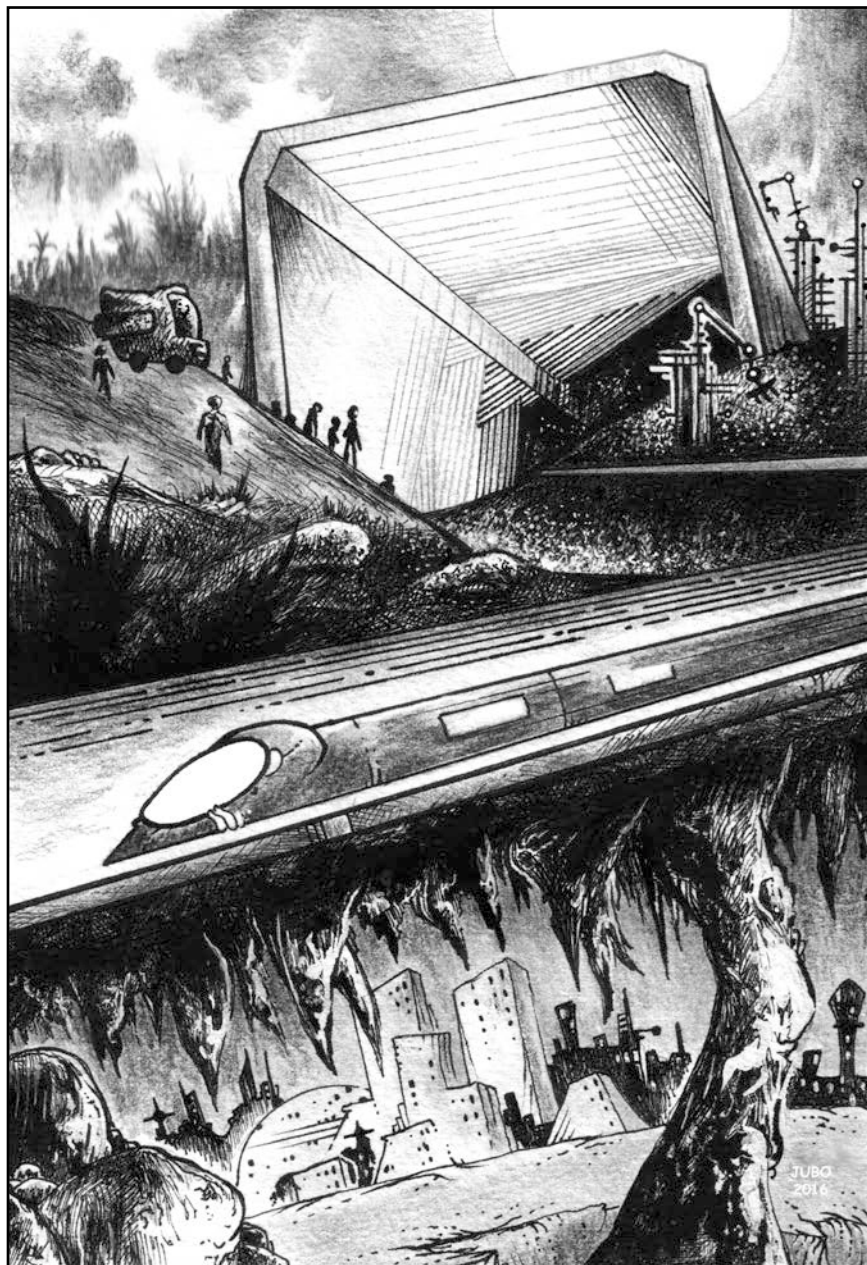
Une poignée de nouvelles publiées çà et là (Fiction, Galaxies, Bifrost), un recueil, **La Ménagerie de papier**, paru aux éditions du Béliat' en mars 2015 (avec deux prix Hugo, un World Fantasy et un Nebula au sommaire, tout de même), et voici Ken Liu propulsé au rang d'auteur à suivre, et de près, la tête de pont d'une littérature de genre aussi à l'aise en SF qu'en fantasy, aussi percutante dans les brumes d'un futur lointain et spatial que dans les méandres d'un passé revisité. **La Ménagerie de papier** venant de rafler le Grand Prix de l'Imaginaire 2016, gageons que le statut de notre auteur devrait perdurer... Pour le reste, on rappellera que Ken Liu est né en 1976 à Lanzhou, en Chine, et qu'il a émigré aux États-Unis à l'âge de douze ans — un aspect pluriculturel au cœur de son œuvre, et qui en fait indéniablement sa spécificité première ; la présente uchronie en est une nouvelle illustration.

Côté actualité, un court roman, **L'Homme qui mit fin à l'histoire**, paraîtra fin août dans la collection « Une heure-lumière » (le Béliat') — terrifiante immersion au cœur des abominations de l'Unité 731 du général Shiro Ishii... Avant de rencontrer Ken Liu en personne, du 8 au 14 septembre 2016, à l'occasion de la 8^e édition du festival America, à Vincennes. Quant à 2017, on retrouvera notre homme non seulement dans les pages de Bifrost, mais aussi dans celles de la collection « Une heure-lumière », de même que chez Fleuve éditions, qui annonce dans sa collection « Outre fleuve » la parution de **The Grace of Kings**, premier volet de « **The Dandelion Dynasty** », une colossale trilogie de fantasy. On a hâte, pour le moins...

Déjà publié dans Bifrost :

- « Faits pour être ensemble » in Bifrost 75
- « Chaussures de course » in Bifrost 80

Une brève histoire du Tunnel transpacifique



AU BAR À NOUILLES, j'éloigne l'autre serveuse d'un geste en attendant sa collègue américaine à la peau blanche et criblée telle la surface de la Lune, aux seins ronds gonflant le corset de la robe, et aux boucles noisette, retenues par un bandana fleuri, qui lui ruissellent jusqu'aux omoplates. Ses yeux du vert des feuilles de thé irradient une joie effrontée, intrépide, qu'on ne voit guère chez les Asiatiques. J'aime leurs rides de rire qui conviennent à une femme dans la trentaine.

« *Hai.* » Elle s'arrête enfin à ma table, les lèvres serrées d'impatience. « *Hoka no okyakusan ga imasu yo. Nani wo chuumon shimasu ka ?* » Son japonais est excellent, sa prononciation peut-être meilleure que la mienne — même si elle n'use pas du mode honorifique. Croiser des Américains dans la moitié japonaise de Ville-Médiane reste une rareté, mais les choses évoluent en cette trente-sixième année de l'Ère Showa (vu le pays d'origine de la dame, elle dirait plutôt 1961).

« Un grand bol de *ramen* au *tonkotsu.* » Pour l'essentiel, j'ai parlé anglais, d'une voix forte et grossière, je le constate aussitôt. Les vieux tunneliers comme moi oublient que tout le monde n'est pas sourd ou presque. « S'il vous plaît », ajouté-je dans un murmure.

Elle écarquille les yeux lorsqu'elle me reconnaît enfin. Je me suis coupé les cheveux et j'ai mis une chemise propre, ce qui change de mes visites précédentes. Il y a une bonne décennie que mon apparence m'indiffère. Je n'avais aucun besoin d'y prendre garde — je passe presque tout mon temps seul chez moi. Mais la voir m'a fait battre le cœur comme jamais depuis des années ; j'ai tenu à faire l'effort.

« Toujours le même plat », dit-elle en souriant.

J'aime à l'entendre parler anglais. Son ton me paraît plus naturel, moins aigu.

« Vous n'aimez même pas ça, les nouilles », ajoute-t-elle en me les apportant.

Je ris, sans démentir. Ces *ramen* sont dégueulasses. Si le restaurateur avait le moindre talent, jamais il n'aurait quitté le Japon pour s'établir à Ville-Médiane, où les touristes qui font étape dans le Tunnel transpacifique ne connaissent rien à rien. Mais je continue pourtant de fréquenter le bar, pour la voir.

« Vous n'êtes pas japonais.

– Non, formosan. Appelez-moi Charlie. » Du temps où je coordonnais les travaux avec les ouvriers américains pour la construction de Ville-Médiane, ils m'appelaient Charlie, faute d'arriver à bien prononcer



mon nom hokkien. Comme sa consonance me plaisait, j'ai continué à l'employer.

« Entendu, Charlie. Moi, c'est Betty. » Elle se détourne.

« Attendez. » J'ignore d'où me vient cet accès d'audace. Je n'ai rien fait d'aussi courageux depuis longtemps. « Je peux vous voir après le travail ? » Elle se mordille la lèvre inférieure. « Repassez d'ici deux heures. »

Extrait de *Voyager par le Tunnel transpacifique pour les novices*, publié par l'Autorité de transit du TT, 1963 :

Bienvenue, voyageur ! Bienvenue, voyageuse ! On fête cette année le vingt-cinquième anniversaire de l'achèvement du Tunnel transpacifique. Nous sommes ravis de constater que vous l'empruntez pour la première fois.

Le Tunnel transpacifique suit un grand cercle juste sous le fond de la mer pour relier l'Asie à l'Amérique du Nord, avec des gares en surface à Shanghai, Tokyo et Seattle. Le chemin le plus court entre ces villes décrit un arc le long des chaînes de montagnes du pourtour du Pacifique nord. Même si le besoin de recourir au génie parasismique a accru le coût de la construction, cet itinéraire permet aussi de puiser dans les événements hydrothermaux et autres points chauds générant l'énergie électrique nécessaire au Tunnel et à l'infrastructure — les stations de pressurisation, les générateurs d'oxygène et les postes d'entretien souterrains.

Dans son principe, le Tunnel est une version géante des tubes pneumatiques connus de tous acheminant le courrier interne dans nos immeubles de bureaux. Il inclut deux conduits parallèles de vingt mètres de diamètre en acier gainé de béton, l'un vers l'est, l'autre vers l'ouest, divisés en sections auto-obturantes renfermant des stations de pressurisation. Les capsules cylindriques, contenant des passagers comme des marchandises, sont propulsées dans les tubes par le vide partiel qui les aspire et l'air comprimé qui les pousse. Elles glissent sur un monorail pour réduire la friction. La vitesse atteint deux cents kilomètres-heure ; le trajet de Shanghai à Seattle demande un peu plus de deux jours. On prévoit à terme de pousser la vitesse maximale à trois cents kilomètres-heure.

La capacité de charge, la vitesse et la sécurité du Tunnel le rendent beaucoup plus performant que les zeppelins, les avions et les véhicules de surface. Abrité des tempêtes, des typhons et des icebergs, mû par la chaleur inépuisable de la Terre, il constitue le premier moyen de transport de voyageurs et de produits manu-



facturés entre l'Asie et l'Amérique. Plus de trente pour cent des conteneurs dans le monde y transitent chaque année.

Nous espérons que le Tunnel transpacifique vous plaira et nous vous souhaitons bon voyage.

Je suis né la deuxième année de l'Ère Taisho (1913), dans un petit village de la préfecture de Shinchiku, à Formose. Mes parents, de simples paysans, n'ont jamais pris part aux révoltes contre le Japon. Pour mon père, peu important qui nous régentaient, les Mandchous du continent ou les Japonais, car ils nous laissaient en paix — sauf au moment des impôts. Le paysan hoklo était censé besogner et souffrir en silence.

La politique, c'était une activité pour les ventres pleins. De plus, j'aimais bien les ouvriers du bois japonais : ils me donnaient des bonbons pendant leur pause de midi. Et les familles de colons japonais étaient polies, bien habillées, instruites. « Si je pouvais choisir, a dit un jour mon père, je me réincarnerais en Japonais lors de ma prochaine vie. »

J'étais petit quand un Premier ministre du Japon nommé depuis peu a annoncé une nouvelle politique : les indigènes des colonies deviendraient de loyaux sujets de l'empereur. Le gouverneur-général a donc institué des écoles de village obligatoires. Les meilleurs élèves pouvaient espérer accéder aux lycées jusque-là réservés aux Japonais, puis aller étudier au Japon où les attendrait un bel avenir.

Mais j'étais un élève moyen ; je n'ai jamais réussi à bien parler japonais. Je me suis contenté d'apprendre à déchiffrer quelques caractères avant de retourner aux champs, comme mon père, et son père avant lui.

Tout a changé l'année de mes dix-sept ans (la cinquième de l'Ère Showa, 1930). Un Japonais en costume occidental est alors passé dans notre village pour promettre la richesse aux familles des jeunes hommes qui savaient travailler dur sans se plaindre.

On traverse la place de l'Amitié, cœur de Ville-Médiane. Quelques piétons, américains comme japonais, chuchotent de nous voir ensemble. Betty affiche une indifférence que je trouve contagieuse.

Ici, à des kilomètres sous le fond du Pacifique, c'est la fin de l'après-midi selon les horloges de rue, et les lampes à arc sont poussées au maximum de leur luminosité.

« J'ai l'impression de regarder du baseball en nocturne chaque fois que je passe par là. Du vivant de mon mari, on allait souvent voir les matchs en famille. »



J'opine. Betty ne s'appesantit jamais sur les souvenirs de son mari. Elle m'a confié un jour qu'il était avocat et qu'il avait quitté la Californie, où ils vivaient, pour travailler en Afrique du Sud où des gens l'avaient tué pour avoir défendu le mauvais camp. « Ils l'ont qualifié de traître à sa race. » Je n'ai pas demandé de précisions.

À présent que ses enfants sont en âge de se débrouiller seuls, elle parcourt le monde pour trouver l'illumination et la sagesse. Son train de capsules pour le Japon avait observé l'étape habituelle d'une heure pour permettre aux passagers de se promener et de prendre des photos, mais elle avait trop poussé vers le centre de Ville-Médiane et manqué le départ. Elle avait choisi de considérer l'incident comme un signe du destin et de rester là pour voir quelles leçons le monde avait à lui enseigner.

Il faut venir d'Amérique pour pouvoir mener cette vie. Il y a beaucoup d'esprits libres parmi les Américains.

On se voit depuis quatre semaines, plutôt les jours où elle a congé. On se promène dans Ville-Médiane et on bavarde. Je préfère qu'on parle anglais, surtout pour éviter de trop devoir veiller à respecter les formes.

Lorsqu'on longe la plaque de bronze au centre de la place, je lui montre mon nom écrit à la japonaise : Takumi Hayashi. À l'école du village, le professeur japonais m'avait aidé à choisir un prénom et ces caractères m'avaient plu : *ouvre-toi, mer*. Le choix devait se révéler prescient.

« Ça devait être quelque chose, de bosser sur le Tunnel », me dit Betty, impressionnée. « Il faudra que tu m'en parles davantage. »

Il ne reste plus beaucoup de vieux Tunneliers dans mon genre. Les années de labeur à respirer la poussière chaude et humide qui nous piquait les poumons nous avaient infligé des dégâts invisibles. À quarante-huit ans, j'avais dit adieu à tous mes amis, emportés par les maladies. Je suis le dernier témoin de ce que nous avons accompli ensemble.

Le jour où on a percé à l'explosif la fine paroi qui séparait notre côté et l'américain pour terminer le Tunnel pendant la treizième année de l'Ère Showa (1938), j'ai eu l'honneur de faire partie des chefs d'équipe invités. J'explique à Betty que le point de jonction se trouve dans le tunnel principal, plein nord par rapport à cette plaque, un peu au-delà de la gare de Ville-Médiane.

On rejoint mon immeuble, à l'orée du quartier où vivent la plupart des Formosans. Je l'invite à monter. Elle accepte.

Mon appartement, pièce unique de huit tatamis, comporte toutefois une fenêtre. Quand je l'ai acheté, il était considéré comme luxueux pour Ville-Médiane — où, d'ailleurs, l'espace demeure une denrée rare. J'ai



hypothéqué l'essentiel de ma pension pour me l'offrir, puisque je n'avais aucune intention de jamais déménager. La plupart des hommes se contentent d'une pièce d'un tatami, une sorte de sarcophage, mais à ses yeux d'Américaine, mon logis doit apparaître exigu, miteux. Les Américains aiment les endroits spacieux et ouverts.

Je lui prépare du thé. Lui parler me détend. Elle se fiche que je ne sois pas japonais et ne présume rien de moi. Elle sort un joint, comme le veut la coutume pour les Américains. On le partage.

Dehors, la luminosité des lampes à arc se réduit : le soir tombe sur Ville-Médiane. Betty néglige de se lever, de dire qu'elle doit partir. On se tait. La tension monte, une bonne tension, pleine d'expectative. Je tends la main pour effleurer la sienne. Elle me laisse faire. Le contact est électrique.

Extrait de *Splendeur de l'Amérique*, AP Editions, 1995 :

En 1929, la république de Chine, jeune et faible, voulait se concentrer sur la rébellion communiste en son sein. Pour apaiser les tensions, elle signa le Traité sino-japonais de coopération mutuelle. Cet accord, qui cédait au Japon tous les territoires chinois en Mandchourie, prévenait une guerre totale entre les deux pays et mettait un terme aux ambitions soviétiques sur cette même Mandchourie. Pour le Japon, il couronnait trente-cinq années d'expansion. Avec Formose, la Corée et la Mandchourie intégrées à l'empire et une Chine collaboratrice dans sa sphère, le pays avait accès à d'énormes ressources naturelles, un vaste réservoir de main d'œuvre bon marché et des centaines de millions de clients potentiels pour ses produits manufacturés.

Sur le plan international, le Japon déclara qu'il comptait continuer son accession au rang de superpuissance par des moyens pacifiques. Les grands pays occidentaux, menés par la Grande-Bretagne et les États-Unis, se montrèrent très réservés. Ils s'inquiétaient surtout de l'idéologie coloniale, prônée par le Japon, qu'incarnait le projet de la « Sphère de coprosperité de la Grande Asie orientale » qui semblait une version japonaise de la doctrine de Monroe et montrait un désir de débarrasser l'Asie des influences européenne et américaine.

Mais, avant que les puissances occidentales aient décidé d'un plan pour contenir « l'ascension paisible » du Japon, la Grande Dépression s'abattit. Le brillant empereur Hiro-Hito saisit cette opportunité et suggéra au président Herbert Hoover la construction



du Tunnel transpacifique en tant que solution à la crise économique mondiale.

Le travail était dur, dangereux. Chaque jour apportait son lot de blessés et de tués. Il faisait très chaud. Dans les sections terminées, ils installaient des machines pour rafraîchir l'air, mais sur l'avant du Tunnel, où le creusement se faisait, on endurait la chaleur de la Terre et on bossait en slip dans des torrents de sueur. Les équipes étaient séparées par races — les Coréens, les Formosans, les Okinawaïens, les Philippins, les Chinois (eux-mêmes répartis par topolectes) —, mais, au bout d'un temps, on se ressemblait tous, enduits de boue et de poussière, avec nos petits cercles de peau blanche autour des yeux.

Je me suis vite habitué à l'existence sous terre, au bruit incessant de la dynamite, des marteaux pneumatiques et des soufflets faisant circuler l'air frais, et au jaune vacillant des lampes à arc. L'équipe suivante prenait le relais dès qu'on allait dormir. Tout le monde a fini par devenir dur d'oreille et on a cessé de se parler. De toute façon, on n'avait rien à dire. Tout ce qui comptait, c'était de creuser.

Mais ça payait bien. J'économisais, j'envoyais de l'argent à la maison. Pas question d'y retourner en visite, par contre. À l'époque où j'ai débuté, la tête du tunnel se situait déjà à mi-chemin entre Shanghai et Tokyo. Ça coûtait un mois de salaire de prendre le train à vapeur qui rapportait les déchets de chantier à la surface, près de Shanghai. Je ne pouvais pas me le permettre. À mesure qu'on progressait, le voyage de retour s'allongeait et le prix augmentait en conséquence.

Mieux valait s'abstenir de trop songer à ce qu'on faisait, aux kilomètres d'eau au-dessus de nos têtes, au fait qu'on creusait un tunnel dans la croûte terrestre afin de rejoindre l'Amérique. Certains perdaient la boule dans ces conditions. Il fallait les maîtriser avant qu'ils ne se fassent du mal ou ne blessent d'autres personnes.

Extrait d'*Une brève histoire du Tunnel transpacifique*, publié par l'Autorité de transit du TT, 1960 :

Selon Osachi Hamaguchi, le premier ministre du Japon durant la Grande Dépression, l'empereur Hiro-Hito s'était inspiré de la construction du canal de Panama par les Américains pour concevoir le Tunnel transpacifique. « Les États-Unis ont soudé deux océans, aurait dit l'empereur. À nous de relier deux continents. » Ingénieur de formation, le président Hoover a soutenu avec



enthousiasme le projet en tant qu'antidote à la récession mondiale.

Le Tunnel constitue, sans aucun doute possible, l'ouvrage de génie civil le plus colossal jamais conçu par l'homme. Sa vaste échelle réduit les Pyramides et la Grande muraille de Chine à de simples jouets. En son temps, ses détracteurs le qualifiaient de folie pure — l'équivalent moderne, dans son orgueil, de la Tour de Babel.

Même si on utilisait le tube pneumatique pour transporter des documents et de petits colis depuis l'ère victorienne, on n'avait essayé de convoier des passagers et des produits lourds de cette manière qu'à l'occasion de tests effectués pour divers métros urbains. Les besoins extraordinaires du Tunnel en matière d'ingénierie ont entraîné de nombreuses avancées qui dépassaient souvent le cœur des technologies impliquées, tels les explosifs directionnels pour le creusage. Pour illustrer ces progrès, rappelons qu'au début du projet, des milliers de jeunes femmes effectuaient les opérations mathématiques voulues sur des bouliers et des carnets, mais que des calculatrices électroniques les avaient remplacées à sa conclusion.

En tout, bâtir cet ouvrage de 9460 kilomètres a pris dix ans, de 1929 à 1938. Sept millions d'hommes y ont travaillé, issus pour l'essentiel du Japon et des États-Unis. Au plus haut de l'activité, un travailleur américain sur dix était employé à la construction du Tunnel. On y a excavé plus de treize milliards de mètres cubes, presque cinquante fois la quantité extraite sur le chantier du canal de Panama, et ces déblais ont permis de gagner sur la mer en Chine, dans les îles du Japon et le long du Puget Sound.

Ensuite, on reste allongés pêle-mêle sur le futon. Dans le noir, j'entends battre son cœur. L'odeur de sueur et de sexe, inhabituelle dans cet appartement, me réconforte.

Elle me parle de son fils, qui fréquente encore l'école en Amérique. Il voyage avec ses amis, en bus, dans les États du sud.

« Quelques-uns de ces amis sont des Noirs », dit Betty.

J'en connais, des Noirs. Ils ont leur propre section dans la moitié américaine de la ville, où ils vivent plutôt entre eux. Certaines familles japonaises embauchent les femmes pour leur cuisiner des repas à l'occidentale.

« J'espère qu'il s'amuse bien », dis-je.