

J'ai eu du mal à convaincre un chauffeur de taxi de m'emmener jusqu'à la frontière. J'ai fini par en trouver un qui semblait être tout juste sorti de prison après y avoir passé vingt ans. J'ai dû lui promettre non seulement le double du tarif habituel, mais un pourboire de vingt-cinq pour cent du prix de la course. En échange de quoi j'ai eu droit à un bonus de regards méprisants et à une bordée de remarques rassurantes du genre : « Pourquoi que vous voulez aller là-bas ? Vous êtes cinglé ou quoi ? Y a que des foutus cannibales dans ce pays ! Vous en sortirez jamais vivant – j'espère seulement que moi, oui. »



À la frontière de l'Écotopia

*DANS LE SIERRA EXPRESS,
ENTRE TAHOE ET SAN FRANCISCO,
LE 4 MAI*

Je suis maintenant en Écotopia – le premier Américain connu à séjourner dans ce nouveau pays depuis son indépendance, il y a dix-neuf ans.

Mon avion a atterri à Reno. Ce n'est pas de notoriété publique, mais à cause de la pollution de l'air et du bruit le gouvernement écotopien interdit même aux vols internationaux de survoler son territoire. Les vols entre San Francisco et l'Asie ou ceux passant au-dessus du pôle pour rejoindre l'Europe doivent non seulement utiliser un aéroport situé à soixante-dix kilomètres de la ville, mais aussi suivre des couloirs aériens au-dessus de la mer ; et les avions américains en provenance d'Hawaii doivent passer par Los Angeles. Ainsi, pour atteindre San

Francisco, j'ai dû débarquer à Reno, puis payer un pont d'or à un chauffeur de taxi pour qu'il m'emmène jusqu'à la gare de chemin de fer située au nord du lac Tahoe. Depuis Tahoe, il y a des trains rapides et très fréquents.

La frontière réelle est signalée par une pittoresque barrière en bois usé, percée d'un grand portail manifestement peu utilisé. Quand mon taxi s'est garé devant, je n'ai vu personne alentour. Le chauffeur a dû descendre, rejoindre une petite guérite en pierre et demander aux soldats écotopiens d'interrompre leur partie de cartes. C'étaient deux hommes jeunes à l'uniforme froissé. Mais ils étaient au courant de ma venue, ils ont examiné mes documents avec une expression d'autorité et de compétence, puis ils ont laissé le taxi rejoindre l'autre côté du portail, non sans faire remarquer que seule une dispense spéciale permettait à un véhicule équipé d'un moteur à combustion interne de franchir leur frontière sacrée. J'ai rétorqué que mon chauffeur devrait seulement parcourir une trentaine de kilomètres jusqu'à la gare.

«Vous avez de la chance que le vent souffle de l'ouest, a dit alors l'un des soldats. S'il venait de l'est, nous devrions vous garder ici jusqu'à ce qu'il tourne à l'ouest.»

Ils ont inspecté mes bagages avec curiosité, s'intéressant surtout à mes somnifères, mais ils m'ont autorisé à tout conserver, sauf mon fidèle calibre .45.

«Les New-Yorkais se baladent peut-être tous les jours avec ce genre de pistolet, m'a-t-on informé, mais ici le port d'arme cachée est strictement interdit.»

Remarquant peut-être ma réaction un peu inquiète, l'un des gardes a ajouté que les rues écotopiennes étaient sans aucun danger, de jour comme de nuit. Il m'a ensuite remis une petite brochure, *L'Écotopia expliquée*. Bien imprimée, mais agrémentée de dessins assez bizarres. De toute évidence, ce livret est surtout destiné aux touristes européens et asiatiques.

«Ça vous aidera sans doute à vous habituer plus vite à notre mode de vie», a dit l'autre garde de cette voix douce, insinuante, presque amicale, où je commence à voir un trait distinctif de ses concitoyens.

«Détendez-vous, William Weston. Vous êtes dans un pays libre.

– Mon ami, ai-je répliqué, j'ai séjourné dans une tapée d'endroits beaucoup plus étranges que votre pays et je me détends quand j'en ai envie. Si vous avez terminé les formalités d'usage, je suis prêt à partir.»

Il a refermé mon passeport d'un coup sec, mais sans me le rendre.

«Weston, a-t-il dit en me regardant dans le blanc des yeux, vous êtes journaliste. Nous comptons sur vous pour choisir vos mots avec soin tant que vous serez ici. Si au retour vous repassez par ce poste-frontière, vous serez peut-être en mesure d'utiliser le mot "ami" à bon escient. Voilà ce qu'on vous souhaite.»

Il m'a alors adressé un sourire chaleureux et tendu la main. À mon grand étonnement, je l'ai saisie et je me suis surpris à lui retourner son sourire.

*

Nous roulons ensuite jusqu'à la gare de Tahoe et le réseau ferroviaire écotopien. Le bâtiment est plutôt rustique, construit en énormes rondins. En Amérique, on le décrirait volontiers comme un monstrueux chalet de ski. Il y a même des cheminées dans les nombreuses salles d'attente ; l'une de ces dernières est une espèce de restaurant, une autre une salle de bal déserte, équipée d'une estrade pour les musiciens, une troisième un petit salon silencieux meublé de fauteuils en cuir et d'étagères couvertes de livres. Les trains se réduisent à deux ou trois wagons, mais passent toutes les heures ; ils arrivent dans le

sous-sol de la gare et, par temps froid, d'énormes portes se referment derrière eux pour empêcher la neige et le vent d'entrer.

Il y a de nombreux aménagements destinés aux skieurs – consignes et râteliers à skis –, mais à cette époque de l'année la neige a beaucoup fondu et l'on pratique peu le ski. Les minibus électriques qui font la navette entre la gare et les stations d'altitude ou les villages voisins sont presque vides.

Je descends prendre mon train. On dirait davantage une carlingue d'avion qu'un train. Je crois d'abord entrer dans un wagon en cours de fabrication : il n'y a pas de sièges ! Le sol couvert d'une épaisse moquette souple est divisé en compartiments par des cloisons montant à hauteur du genou ; quelques passagers sont déjà allongés sur de gros coussins informes en cuir disposés un peu partout. Un homme âgé a pris une couverture sur la pile située au bout du wagon et fait tranquillement la sieste. Certains voyageurs, comprenant à mon embarras que je suis étranger, me montrent où ranger mon sac et m'expliquent que, pour les rafraîchissements, je dois m'adresser au steward dans le wagon voisin. Je m'assieds donc sur un coussin et remarque aussitôt que j'aurai une vue magnifique sur le paysage à travers les immenses baies vitrées qui descendent jusqu'à une vingtaine de centimètres du sol. Mes compagnons de voyage allument des cigarettes pour les partager avec d'autres passagers, et je reconnais l'odeur de la marijuana. Je tire moi-même quelques bouffées sur leur joint, mon premier geste de bonne volonté internationale, et bientôt nous nous mettons tous à bavarder agréablement.

Leur amour de la nature a même conduit les Écoto-
piens à installer des plantes vertes dans leurs trains, où
abondent les fougères suspendues dans des pots et de
petits arbustes que je n'ai pas réussi à identifier. Mes

compagnons, en revanche, égrènent avec assurance les noms savants de ces plantes. À l'extrémité du wagon se dressent des conteneurs semblables à des poubelles, chacun arborant une grosse lettre majuscule – «M», «V» et «P». Il s'agit, m'explique-t-on, de «poubelles de recyclage». Cela étonnera sans doute mes lecteurs américains, mais j'observe que durant notre trajet tous mes compagnons de voyage sans exception trient leurs déchets et placent le métal, le verre, le papier et le plastique dans le conteneur approprié. Ils se conforment à cette règle sans donner le moindre signe de la gêne qui, en pareil cas, submergerait n'importe quel Américain, et c'est ma première expérience des pratiques strictes de recyclage et de réemploi dont, paraît-il, les Écotopiens sont si fiers.

Quand on remarque qu'un train écotopien a démarré, on n'a presque aucune sensation de déplacement. Tous ces trains fonctionnant par suspension et propulsion magnétiques, il n'y a ni fracas de roues, ni grincements, ni vibrations. Les gens parlent, on entend cliqueter verres et tasses de thé lorsque des voyageurs portent un toast, et certains adressent des signes de la main aux amis restés sur le quai. Un peu plus tard, le train semble littéralement voler au-dessus du sol, bien qu'il se trouve en réalité à quelques centimètres seulement du rail de guidage.

Mes compagnons me disent quelques mots de l'histoire de ces trains. À l'époque de l'Indépendance, la compagnie Boeing basée à Seattle n'avait jamais pris au sérieux la nécessité de diversifier sa production pour fabriquer d'autres modes de transport que l'avion. Mais le marché mondial de l'aviation commerciale était devenu extrêmement compétitif et, par chance, le nouveau gouvernement profita dans un premier temps de la présence des usines Boeing sur son territoire pour créer le réseau ferroviaire national, même si sa politique économique à long terme prévoyait la diversification et la décentralisa-

tion des chaînes de production dans toutes les villes et les régions du pays. Alors que les Allemands et les Japonais avaient été pionniers dans la conception de trains à suspension magnétique et moteur linéaire, Boeing entama sa propre production de tels trains un an seulement après l'Indépendance. Quand je leur demande comment on a réussi à financer la création sûrement très coûteuse de ce nouveau réseau, mes compagnons de voyage éclatent de rire. L'un d'eux me répond que toute la ligne San Francisco-Seattle a coûté à peu près autant que dix avions de commerce supersoniques, et que le prix par personne et par kilomètre pour un de ces trains était inférieur à celui du transport aérien sur toute distance inférieure à mille cinq cents kilomètres.

Ma brochure m'apprend que les trains roulent d'habitude à trois cent soixante kilomètres-heure en terrain plat (l'usage du système métrique a été généralisé en Écotopia). Par ailleurs, on a une vue magnifique de la campagne. Nous atteignons seulement cette vitesse après avoir roulé pendant vingt minutes à moins de cent cinquante à l'heure pour gravir la face est de la formidable Sierra Nevada avant de redescendre de l'autre côté. Le col Donner n'a pas dû paraître plus sinistre aux malheureux pionniers qui y trouvèrent jadis la mort. Nous faisons un arrêt à Norden, où quelques skieurs de l'arrière-saison montent à bord du train; un groupe de joyeux lurons, comme nos skieurs, mais presque en haillons, habillés de blousons fourrés sans doute achetés dans des magasins de deuxième main. Ils portent des sacs de fabrication maison et des skis primitifs, longs et étroits, équipés de minces lanières à l'ancienne. Le train descend ensuite en traversant les interminables canyons boisés de la Sierra, croisant parfois une rivière aux eaux bleu-noir tumultueuses et glacées entre les rochers. Quelques minutes plus tard, nous arrivons à Auburn. La carte du réseau, mon-

trant les itinéraires schématiques et les horaires approximatifs d'un écheveau compliqué de lignes de trains et de cars, indique encore trois arrêts avant San Francisco. Je remarque avec plaisir que nous restons moins de soixante secondes dans chaque gare, ce qui n'empêche pas les voyageurs de sauter du train ou d'y monter en manifestant une décontraction très écotopienne.

Dès que nous atteignons le fond de la vallée, je ne vois plus rien d'intéressant, mais mes compagnons de voyage semblent toujours fascinés par le paysage. Ils commentent les changements survenus dans les champs et les forêts que nous traversons ; à l'orée d'un bois, l'un d'eux montre une biche accompagnée de deux faons, et plus tard un lapin provoque beaucoup d'amusement. Nous filons bientôt dans la région vallonnée longeant la baie de San Francisco, puis franchissons une succession de tunnels au milieu de douces collines verdoyantes. Il y a davantage de maisons, mais dispersées, bon nombre ressemblant à de modestes fermes. Vergers, champs et clôtures paraissent entretenus avec grand soin, presque comme ceux de l'Europe occidentale. Néanmoins, les bâtiments semblent très délabrés et pauvres : quelle différence avec les fermes peintes en blanc de l'Iowa ou de la Nouvelle-Angleterre ! Les Écotopiens sont sans doute complètement allergiques à la peinture. Ils construisent avec des pierres, de la terre, de vieilles planches, apparemment tout ce qui leur tombe sous la main, mais sans jamais ressentir ce souci esthétique qui les pousserait à recouvrir de peinture tous ces matériaux. On dirait qu'ils préfèrent dissimuler leurs maisons derrière de la vigne vierge ou des arbustes plutôt que de les peindre.

L'isolement manifeste de ces fermes renforce leur aspect sinistre. Les routes sont étroites et sinueuses, bordées d'arbres dont les troncs s'approchent dangereuse-

ment de la chaussée. Il n'y a apparemment aucune circulation sur ces routes. Pas un seul panneau publicitaire en vue, aucune station-service ni cabine téléphonique. Il est sans doute peu rassurant de se faire surprendre par la nuit dans un endroit pareil.

Une heure un quart après être parti de Tahoe, le train s'engouffre dans un tunnel proche du rivage de la baie, avant d'émerger quelques minutes plus tard dans la gare principale de San Francisco. Mon prochain article évoquera mes premières impressions de la ville du Golden Gate, où tant d'Américains débarquèrent autrefois pour chercher fortune dans les mines d'or.



4 mai

Sentiment général : bon nombre d'Écotopiens me rappellent les hommes de l'Ouest d'antan, des personnages tout droit issus de la ruée vers l'or. Dieu sait qu'à New York nous avons notre lot d'excentriques en tous genres, mais leur originalité est théâtrale, soigneusement mise en scène – c'est une manière de se faire remarquer. À l'inverse, les Écotopiens semblent sortis d'un roman de Dickens : souvent assez étranges, mais ni misérables ni délirants comme l'étaient les hippies des années soixante. Des chapeaux et des coiffures fantaisistes, des blousons, des gilets, des leggings, des collants ; bon Dieu, je crois même avoir aperçu une brayette à l'entrejambe d'un passant, à moins que ce type ne possède un organe démesuré. Il y a beaucoup de broderies, de plumes, de

petits coquillages décoratifs et de patchwork – le tissu doit être d'une telle rareté qu'ils le réutilisent ainsi.

Leurs manières d'être sont encore plus déroutantes que leur mise. J'ai vécu dans la rue des moments électriques où des femmes plantaient leur regard dans le mien pour ne plus me lâcher ; jusqu'ici j'ai toujours détourné la tête, mais qu'arriverait-il si je les fixais en retour ? Lorsqu'ils sont ensemble, les gens semblent très décontractés et joueurs, comme s'ils avaient tout le temps devant eux pour explorer les possibilités que leur offre la vie. On ne ressent jamais cette menace de violence criminelle qui imprègne nos lieux publics, mais il y a beaucoup d'émotions fortes, exprimées sans la moindre honte ! La tranquillité de mon voyage en train a plusieurs fois été interrompue par les cris d'une discussion ou des insultes ; les gens manifestent une curiosité parfois insolente risquant de dégénérer en pugilat. C'est comme s'ils avaient perdu le sens de l'anonymat qui nous permet de nous côtoyer sans encombre dans une foule. On ne peut donc pas aborder un fonctionnaire écotopien comme chez nous. L'employé du guichet de la gare ne tolère tout bonnement pas qu'on s'adresse à lui comme je l'ai fait.

« Vous me prenez pour qui ? m'a-t-il demandé. Un distributeur de billets ? »

Il a même refusé de me délivrer mon billet tant que je ne lui parlerais pas comme à un être humain, puis il a insisté pour que nous ayons une brève conversation : il m'a interrogé, il a émis des remarques en attendant de ma part une réaction sincère, et il s'est beaucoup énervé quand il n'en a pas obtenu. Néanmoins, tout ce bruit et cette fureur ne signifient sans doute rien. Il y a peut-être des fous dangereux parmi tous ces gens

inoffensifs, mais pour l'instant je n'en ai pas rencontré. J'espère seulement pouvoir garder ma propre santé mentale.



Les rues de la capitale écotopienne

SAN FRANCISCO, LE 5 MAI

En sortant de la gare, je n'avais qu'une très vague idée de ce qu'était devenue cette grande métropole, jadis si fière d'avoir su se relever après un terrible tremblement de terre suivi d'un incendie ravageur. San Francisco, « la ville préférée de l'Amérique », disait-on volontiers, exerçait une séduction irrésistible sur les touristes. Ses collines et ses ponts spectaculaires, ses tramways pittoresques et ses habitants au mode de vie à la fois raffiné et détendu attiraient de nombreux visiteurs, qui y retournaient d'année en année. Allais-je découvrir qu'elle méritait toujours sa réputation de ville élégante et civilisée ?

J'ai laissé mon sac à la consigne, puis entamé mon exploration. J'ai eu mon premier choc dès que j'ai mis les pieds dans la rue. Tout était étrangement silencieux. Je m'attendais au brouhaha excité de nos grandes cités – klaxons des voitures, va-et-vient des taxis, foules pressées débordant des trottoirs. Une fois remis de ma surprise causée par ce silence, j'ai constaté que Market Street, autrefois un boulevard animé traversant toute la ville jusqu'au front de mer, était devenue une promenade plantée de milliers d'arbres. La « rue » proprement dite, où ronronnent taxis électriques, minibus et fourgons de livraison, comporte seulement une chaussée à deux voies. L'espace restant, qui est énorme,