

Le Laos, nouvelle frontière chinoise

LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » 218 Le chantier du chemin de fer renforce la dépendance du régime à Pékin

REPORTAGE

LUANG PRABANG, BOTEN, VIENTIANE, OUDOMXAY (LAOS) - *envoyé spécial*

À quelques kilomètres au nord de Luang Prabang, majestueuse capitale du Laos au temps où l'ancien protectorat français s'appelaient encore « le royaume au million d'éléphants », un tunnel en construction surplombant la route qui mène vers la Chine confirme l'avancement des travaux de l'un des projets ferroviaires les plus spectaculaires de notre époque : dans quatre ans, si tout se passe comme prévu, un train à grande vitesse s'engouffrera ici, dans ce tunnel situé entre les eaux café au lait du Mékong qui coule un peu plus bas, et la jungle dense recouvrant les collines avoisinantes. Le train reliera Kunming, chef-lieu de la province chinoise du Yunnan, à 560 kilomètres au nord, et filera vers le sud, jusqu'à Vientiane, la capitale du Laos, distante, à vol d'oiseau, d'un peu plus de 200 kilomètres.

Le train poursuivra ensuite son chemin à travers la Thaïlande voisine, où le projet d'un autre chemin de fer vient d'être approuvé par Bangkok, en juillet. Les deux lignes de trains du Laos et de Thaïlande sont construites par des entreprises chinoises et formeront la « branche » sud-est asiatique des « nouvelles routes de la soie » imaginées par le numéro un chinois, le président Xi Jinping. En 2021, on devrait ainsi pouvoir rallier Kunming à Singapour en train, une première dans la région.

Voie directe vers Singapour

Pour la Chine, le but de la manœuvre est de se frayer une voie d'accès commerciale directe et rapide vers les marchés de la péninsule malaisienne et Singapour, sans contourner l'est du continent asiatique par la mer de Chine du sud, région par ailleurs stratégiquement instable.

« C'est super ce train, on pourra aller vite fait à Vientiane sans prendre le bus », se réjouissent, à Luang Prabang, trois jeunes Laotiennes qui trient des piments devant une station-service située juste au-dessous du tunnel en construction.

À côté du tunnel, au-dessus du dortoir des ouvriers du chantier, une banderole bleue écrite en caractères chinois et en laotien a été déroulée, proclamant que « les peuples du Laos et de la Chine sont fiers de construire le chemin de fer dans l'amitié, le bonheur, la sécurité et l'harmonie ». Phraséologie typique de la langue de bois chinoise qui dissimule le fait que, en réalité, la Chine s'occupe de tout et a décidé de tout : ce projet d'environ 6 milliards de dollars (5,1 milliards d'euros) est financé par la China Railway Engineering Corporation, principale maître d'œuvre, à hauteur de 70 % dans le ca-

dre d'une collaboration sino-laotienne. Les 30 % restants seront certes payés par le Laos, mais l'essentiel de la somme a été emprunté à une banque chinoise à un taux de 2,3 %.

Le Laos, dont tout le nord du pays a été « sinisé » économiquement ces dernières années, sera ainsi plus que jamais dépendant de la Chine. C'est celle-ci qui recueillera le maximum des bénéfices de l'opération.

Le projet est tellement spectaculaire qu'il paraît parfois frôler la démesure : il s'agit, au Laos, de construire un train à grande vitesse sur une distance de 414 km, à travers un paysage aussi sublime que tourmenté où montagnes et reliefs escarpés en pains de sucre encadrent de profondes et parfois inaccessibles vallées. Le train passera sous 75 tunnels et sur 167 ponts, s'arrêtera dans dix gares, le tout à une vitesse maximale de 160 km/h. L'essentiel du trafic devrait cependant concerner les marchandises, le fret étant acheminé à seulement 120 km/h de moyenne.

La construction du chemin de fer au Laos, seul pays d'Asie avec le Népal, le Bhoutan et l'Émirat de Brunei à ne pas en être doté, aura pour conséquence le désenclavement de l'un des pays les plus pauvres de la région. Le gouvernement communiste de Vientiane, au pouvoir depuis la fin de la guerre du Vietnam en 1975, affirme que le train contribuera au « développement socio-économique » de la République démocratique populaire lao (le nom officiel du pays) tout en permettant de réduire les coûts de ses exportations.

Telle est la version officielle dans ce pays politiquement répressif où la société est sous contrôle. Car la construction de cette ligne de chemin de fer qui va trancher dans le vif des portions presque encore vierges de jungles de la « Haute Région », comme l'on appelait le nord-Laos au temps des Français, pose précisément un certain nombre de problèmes socio-économiques qui ne vont pas forcément dans le sens du développement : alors que les travaux se poursuivent depuis le début de l'année, un système équitable et précis de compensation aux paysans qui seront ou ont été expropriés, n'a toujours pas été établi.

« Terrible raffut »

« Il faut que les autorités nous disent ce qui va nous arriver », confie Lao Ki, un villageois appartenant à l'ethnie minoritaire Hmong. Son hameau de Koksak, composé d'une vingtaine de misérables maisons de bois et de bambou, est situé à une dizaine de kilomètres de la frontière chinoise, juste en contrebas d'un tunnel en construction.

Dans un pays où l'on ne se plaint pas – les seuls qui osent sont en prison –, le paysan parle en souriant sur un ton

calme, mais il est clair que la frustration des villageois est réelle. Il désigne les ouvriers chinois casqués de blanc et vêtus de combinaisons orange qui s'affairent au dessus : « Ils font exploser de la dynamite, ça fait un terrible raffut qui effraie nos enfants. » Une femme enceinte portant un bébé sur le dos dans un panier opine du chef. « Nous ne savons pas du tout quand il faudra partir, combien on va recevoir en échange, et où on va aller », conclut Lao Ki.

Même version de l'histoire à Nateuy, petite ville située à une vingtaine de kilomètres plus au sud. Dans le marché provisoire, celui-ci ayant été déjà déplacé pour laisser place au chantier de la nouvelle gare ferroviaire, une jeune vendeuse de nouilles explique que « cinquante familles ont été déjà expropriées mais aucune compensation ne leur a été versée ». Elle ose confier dans un souf-
fle, en surveillant les alentours :

« Il faut espérer que les Chinois nous donnent de l'argent directement, sinon, s'ils le filent aux autorités locales, on n'en verra pas la moitié... »

« POUR LE GOUVERNEMENT DU LAOS, LA CONSTRUCTION DE CE CHEMIN DE FER, C'EST UNE QUESTION DE PRESTIGE », ANALYSE UN EXPERT ÉTRANGER

Le gouvernement laotien est cependant conscient des problèmes soulevés par le chemin de fer. Un article du quotidien anglophone officiel *Vientiane Times*, en juillet, a laissé perplexe plus d'un observateur : il citait un membre de l'Assemblée nationale exigeant de savoir pourquoi les gens « attendent encore les compensations » promises. Ce à quoi le vice-ministre des transports et des travaux publics, Lattanamany Khounivong, répliquait que c'était aux responsables provinciaux de « soumettre leur plan de propositions des compensations ».

Ce débat public, inédit dans un pays sans liberté de la presse, peut faire penser que le train suscite des tensions entre le gouvernement central et les provinces. A moins qu'il faille y voir un message envoyé aux Chinois : le Laos, qui tient à maintenir une diplomatie de l'équilibre entre la Chine et le Vietnam – ce dernier étant l'allié historique du Laos tout en étant le grand rival de la Chine – a parfois rué dans les brancards. En 2011, le projet du train battit de l'aile quand les Chinois exigèrent que leur soient accordés, de part et d'autre de la voie ferrée, plusieurs centaines de mètres, voire des kilomètres carrés de terrain. Le

gouvernement laotien refusa, provoquant un délai de plusieurs années avant que ne commencent enfin les travaux début 2017.

Plus rien ne filtre sur cette question. « Le gouvernement laotien pourrait décider de rembourser les banques chinoises en cédant des terrains aux Chinois », avance un économiste laotien cité anonymement dans un article du *Nikkei Asian Review*.

Les autorités savent aussi faire preuve d'une certaine mansuétude :

en face de Luang Prabang, sur la rive droite du Mékong, près du futur pont ferroviaire en construction, un vieux paysan raconte que son village de Kok Samoy, dont les habitants auraient dû être expropriés, a été épargné : « Les autorités ont décidé de faire dévier la voie ferrée », explique-t-il en ajoutant avec un haussement d'épaules : « A part ça, le train, moi je m'en fous ! »

« Les Chinois nous font peur, ils envahissent, ils ne respectent rien », maugrée un fonctionnaire, à Vientiane. « Pour le gouvernement du Laos, la construction de ce chemin de fer, c'est une question de prestige », analyse un expert étranger en poste dans la capitale. Le chemin de fer fait aussi des heureux : au Namkat Yorla Pa Resort, superbe complexe hôtelier de luxe qu'il a fait construire dans la campagne près de la ville d'Oudomxay, où le train s'arrêtera, l'homme d'affaires Somphet Maphaseuth se frotte les mains : « Sans le projet de train, je n'aurais jamais fait construire cet hôtel, explique-t-il. Maintenant, les clients pourront venir de Chine rapidement. »

Massages-bordels

Les Chinois exportent leur modèle de développement et leurs ouvriers. A Boten, ville frontière, où l'on paie en yuans et où l'heure officielle est celle de Pékin, on peut y ajouter leur mauvais goût. Ici se construit la « Belle zone économique spéciale » qu'a allouée, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, le Laos à la Chine. Ce sera une ville folle, fastueuse et laide, avec des gratte-ciel aux toits en forme de pointes de pagodes, des banques, des centres commerciaux, de grands hôtels, et même un champ de courses.

Pour l'heure, ce qui fut une ville de casinos chinois devenue plus tard ville fantôme, reste une cité en devenir. Avec sa rue principale, genre western, où s'alignent restaurants, salons de thé et les inévitables massages-bordels de la Chine éternelle. La Chine, cet empire du hideux, poursuit son chemin sur les « nouvelles routes de la soie ». ■

BRUNO PHILIP

Prochain article : *Le Pakistan subjugué par la manne chinoise*

