

MAGAZINE D'INFORMATION RÉGIONALE

NEWS D'ILL

A la
bourse
aux
fleurs
(p.16)



Yunnan, l'élan de l'extrême-Chine



NEWS D'ILL

CUEJ (Centre universitaire d'enseignement du journalisme) - Université de Strasbourg.
11 rue du Maréchal
Juin CS 10068
67046 Strasbourg
Tél : 03 68 85 83 00
http://cuej.unistra.fr

DIRECTRICE DE PUBLICATION :
Nicole Gauthier

ENCADREMENT :
Xavier Delcourt,
Sophie Dufau,
Nicole Gauthier,
Alain Peter

RÉDACTRICE EN CHEF :
Marie Slavicek

CHEF D'ÉDITION :
Quentin
Descamps

ICONOGRAPHIE :
Manuel Vicuña

RÉALISATION :
Chloé Bossard,
Guillaume
Boulord, Amandine
Chappotteau,
Guillaume Clerc,
Pauline Croquet,
Mathilde Debry,
Quentin Descamps,
Hugo Domenach,
Hélène Ferrard,
Joseph Gaulier,
Thibault Jourdan,
Véronique Kohler,
Diane Lecorsais,
Geoffrey le Guilcher,
Mayore Lila Damji,
Ermine Mouraud,
Till Neumann,
Noémie Rousseau,
Marie Slavicek,
Manuel Vicuña

PHOTOS DE UNE :
Chloé Bossard,
Geoffrey le Guilcher

INFOGRAPHIE :
Guillaume Boulord,
Quentin Descamps,
Till Neumann

ENCADREMENT TECHNIQUE :
Jean-Christophe Galen

IMPRESSION :
Yunnan Yafengsan-he printing co.ltd,
Kunming, Yunnan,
Chine

TÉLÉVISION :
ENCADREMENT :
John Reichenbach

ÉTUDIANTS :
Sandy Berrebi,
Eguine Gabriélian,
Carolyn Höfchen,
Aurélie Macedo,
Sarah Nabli,
Benjamin Poulain,
Volana Razafiman-
nansoa, Emilie Sajot,
Marie Sicaud,
Alison Tassin

MULTIMÉDIA :
ENCADREMENT :
Olivier Danrey,
Matthieu Gorisse-
Mondoloni

ÉTUDIANTS :
Fériel Alouti, Diane
Aragou, Philipp Barth,
Mathias Destal,
Sarah Irion, Viken
Kantarci, Basile Lemaire,
Blandine Levite,
Loïg Loury, Marc Mechenoua,
Romain Mielcarek,
Pablo Mora Vargas,
Fatima Rizki,
Marion Ruaud,
Laëtitia Simoes,
Charlie Vandekerkhove,
Lise Verbeke

AVEC LE CONCOURS des étudiants du département de journalisme de l'Université du Yunnan :
Cao Chunxia, Chen Danyang, Cheng Xin, Fan Lushan, Guo Yue, Hu Yue, Kou Cuntu, Ni Yufei, Wang Chaoqun, Xin Lili, Xu Yuan, Yao Ying, Yu Shan, Zhang Qishan, Zhang Xiaoling

des étudiants du département de français de l'Université du Yunnan :
Hu Mingyue, Li Jingyan, Tan Yun, Yang Liu, Zhang Yunyan, Zhou Zhou



Jeu de miroirs

Il y a un siècle, les Français ont construit une ligne de chemin de fer entre le Yunnan et le Vietnam. C'était la première ligne dans cette province et elle a beaucoup influencé son histoire. Cent ans plus tard, les enseignants et les étudiants du CUEJ sont venus ici pour rendre compte, en partenariat avec le département de journalisme de l'Université du Yunnan, de l'ouverture de notre région et de sa stratégie de « tête de pont » vers les pays de l'Asie du sud est. Ce travail montre les changements apportés par l'ouverture à cette province située au sud-ouest de la Chine, lieu d'importants événements historiques au dernier siècle.

Riches en matériaux concrets, les travaux de la délocalisation permettent aux étudiants des deux universités de comprendre une culture étrangère. Pendant un mois de travail commun, les étudiants n'ont pas seulement amélioré leur capacité de communication et de compréhension mutuels, ils ont aussi approfondi leur connaissance et leurs réflexions sur le journalisme et renforcé leur professionnalisme.

Nos pédagogies sont différentes, mais le CUEJ nourrit notre réflexion et nous encourage à réformer notre méthode d'enseignement du journalisme.

Un mois passe vite, c'est déjà la fin de cette « délocalisation ». Nous nous sommes mis en chemin. Le philosophe chinois Lao Tseu a dit : « Pas après pas, nous avançons. » Ce bon commencement nous fait espérer un excellent futur pour notre coopération.

Shan Xiaohong

Directrice du département de journalisme de l'Université du Yunnan

La fenêtre Yunnan

Vue de France, « l'ouverture » s'appelle « mondialisation » ; la « tête de pont » suggère des vellétés de conquête. Chacun comprendra que le vocabulaire peut entraîner quelques malentendus. Et si on regardait le monde depuis le Yunnan ? Pendant un mois, les étudiants du Centre universitaire d'enseignement du journalisme (CUEJ) de l'Université de Strasbourg ont tenté le pari. Avec 20 étudiants des départements de journalisme et de français de l'Université du Yunnan, ils ont essayé de mettre des mots, des images et des récits sur ce que les langues, les cultures les histoires nationales conduisent à comprendre et à interpréter différemment. Les étudiants de nos deux pays ont croisé leurs regards, ils ont aussi confronté leurs expériences professionnelles et leurs pratiques pédagogiques.

Rien n'aurait été possible sans l'accord de coopération entre nos deux universités qui a permis aux étudiants du CUEJ d'arpenter pendant quatre semaines la province du Yunnan, des marches de la Birmanie aux centres névralgiques de Kunming, du Mékong à la frontière du Vietnam, où s'est, à l'époque du défunt empire colonial français, tissé un bout d'histoire commune.

Que tous les acteurs de ce partenariat, étudiants, enseignants, responsables administratifs et universitaires soient ici chaleureusement remerciés. Qu'il nous soit permis d'exprimer plus particulièrement notre entière gratitude à Shan Xiaohong, directrice du département de journalisme et à Chen Mengshu, enseignante, pour leur indéfectible soutien à ce projet.

Nicole Gauthier

Directrice du CUEJ - Université de Strasbourg

云南一开放的门户

在法国人看来,“对外开放”意味着全球化;“桥头堡”则蕴含着征服的意思,每个人都明白,有时词汇会导致一些误解。

那倘若我们从云南的角度看世界又会是怎样呢?一个月的时间里,法国斯特拉斯堡大学新闻教育中心(简称CUEJ)的同学们迎接了这个挑战。他们同20名来自云南大学新闻系及法语系的同学一起,尝试用文字、影像、故事来呈现由于语言、文化、民族历史所造成的这些理解的不同。两国学生的思想观念在其间交融,各自不同的专业经验和教学实践也在此碰撞。

得益于两所院校间的密切合作,CUEJ的学生们得以在四周内行走于云南各地,从中缅边境到昆明城市中心枢纽,从湄公河到法国殖民帝国时期曾写下过一段中法共同历史的中越边境。

在此,谨向所有对此次活动给予大力支持的合作单位、学生、教师、以及行政、教学工作人员致以衷心的感谢,并请允许我们特别对云南大学新闻系单晓红主任以及陈萌舒老师对此次活动不遗余力的支持表示诚挚的谢意。

Nicole Gauthier

斯特拉斯堡大学新闻教育中心主任



© Diane Lecorsais / CUEJ

文化的镜像

一百年前,法国人修建的滇越铁路,成为云南第一条铁路,对云南社会产生了重要影响;一百年后,法国斯特拉斯堡大学新闻教育中心的师生们来到云南,与云南大学新闻系的学生们一道,就云南建设面向西南开放重要桥头堡的具体举措进行采访,探究在对外开放进程中,偏居中国西南一隅的云南,其社会变化与发展的实际情况。一个世纪的时光荏苒、沧海桑田,在这里——云南——产生了交集。

此次“海外迁徙教学活动”为两国师生了解异国文化提供了丰富而真实的材料,一个月的合作中,两国学生不仅提高了沟通和理解能力,同时也加深了对新闻的认识、锻炼了新闻的思维、提高了新闻采编能力。

两个国家新闻体制、教育模式完全不同,斯特拉斯堡大学新闻教育中心先进的新闻教学方法和模式,激发了我们教师群体对新闻教育更深层次的思考和学习,给了我们改革教学方法的热情和信心。

一个月的时间很短暂,这一次“海外迁徙教学”活动即将结束,值得庆幸的是,我们启程了。中国古代哲学家老子说:“千里之行,始于足下”,有了开始,我们便有理由期待今后更加完美的合作。

单晓红

云南大学新闻系主任

De l'acier de Tonghai sur les autoroutes britanniques p.6

A KUNMING

- Un camion tous les quarts d'heure p.9
- Le commerce de gros fait dans l'énorme 90 km d'embarras du choix p.10
- Les nomades de camion-ville p.12
- Les plantes médicinales refoulées aux portes de l'Europe p.13
- Kunming voit grand et se décentre p.15



La bourse aux quatre milliards de fleurs p.16

- Les Néerlandais traquent les copies non conformes p.18

A RUILI

- La fièvre du Far West chinois p.20
- A l'assaut des forêts birmanes p.22
- Un pipeline pour assurer la sécurité énergétique p.23

Le Yunnan se taille sa part de Jade p.24

- Certifié contre les arnaques p.27
- Minorités visibles p.28
- Les Huis, de la mosquée à la forge p.29
- Une école, deux pays p.31
- Chez Ma Qingcheng, la cuisine est hallal p.31



Infographies : © Quentin Descamps/ CUEJ

A JINGHONG

- Mékong : vague de chantier p.32
- Sur les rives, la vie s'écoule p.34
- Du poisson sauvage au produit d'élevage p.35

A TONGHAI

- Campagne anti-tabac p.36
- Le chou aiguise les appétits p.37

L'hévéa sur les chapeaux de roue p.38

- Le Laos, terre de mission p.40

A HEKOU

- La course de fonds des vietnamiens p.42
- Le carrelage s'exporte à mains nues p.45
- La nuit, tous les minerais sont gris p.45
- Triple pontage vers le sud-est asiatique p.46

Mon train au Tonkin p.48



REMERCIEMENTS :

Au département de journalisme de l'institut de littérature de l'Université du Yunnan.
 Au département de français de l'Institut de langues étrangères de l'Université du Yunnan.
 Au bureau d'échanges et de coopération internationale de l'Université du Yunnan.
 Au consulat de France à Chengdu.
 A l'ambassade de France à Pékin.
 Merci à Lan Hui pour son précieux concours.

Voir aussi le dossier Yunnan 2011 sur <http://cuej.info>

Cap sur l'Asie du sud-est

Depuis mars dernier, le Yunnan est officiellement l'un des trois piliers de l'expansion économique continentale de la Chine.

Et Kunming, une capitale régionale de sa mondialisation. En adoptant le 12^e plan quinquennal 2011-2016, l'Assemblée populaire nationale a fait de la province sa « tête de pont stratégique » vers l'Asie du sud-est. Au grand dam du Guangxi, la province voisine, qui lui disputait âprement ce titre.

Vaste comme la France, mais représentant seulement 3 % de la population chinoise, le Yunnan, conquis il y a 800 ans par les Mongols, végète depuis aux confins sud-ouest de l'Empire du milieu. Abuté aux contreforts de l'Himalaya au nord-ouest, il est enclavé à l'ouest et au sud dans les frontières tropicales longtemps mouvantes de la Birmanie, du Laos et de la Thaïlande. Seul le choc des empires et les soulèvements tribaux et religieux face à la domination Han l'ont secoué périodiquement. Avant que Tchang Kai-Chek n'en fasse une base de sa guerre nationale contre le Japon, et que ne se referme finalement sur lui pour 30 ans le couvercle de plomb du maoïsme.

Corridors de transports

Le réveil a commencé avec l'effondrement de l'Union soviétique, le tournant de Tien An Men et la réouverture de ses frontières. Dans les années 2000, la politique du « Go West », combinant incitation fiscale et investissements publics massifs, a arimé ses ressources minérales, agricoles, hydro-électriques et touristiques à la croissance des villes-

monde de la côte est. La nouvelle phase décrétée par Pékin veut poursuivre ce désenclavement, en lui donnant pour feuille de route d'intégrer pacifiquement les économies de ses voisins du sud, une des régions les plus pauvres d'Asie.

Kunming se donne l'envergure de ces ambitions. D'ici 2020, elle a pour vocation de devenir l'échangeur princi-

pal entre les provinces de l'ouest et du centre et les cinq voisins de la région du Grand Mékong, dominée par la riche Thaïlande... sinon avec les autres partenaires de la zone de libre échange de l'Asean, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

devrait s'achever en 2014. La stratégie de « la tête de pont » ne vise pas seulement au rééquilibrage territorial d'une croissance asymétrique qui obèse Pékin. Elle est aussi une réponse à la crise financière de 2008, et au ralentissement jugé durable de l'Occident. Le Yunnan se voit assigner la mission de transformer l'agriculture de subsistance de ses arrières-cours déshéritées en réservoirs de ressources naturelles, gisements de main d'oeuvre à bas coût, et finalement en débouchés solvables. Pour gagner leur confiance, Kunming dit vouloir s'appuyer sur les 16 minorités ethniques transfrontalières que compte sa province.

La loi de la jungle

En embarquant sur le chemin rocaillieux des solidarités économiques, la Chine entend aussi s'assurer de leur neutralité face aux deux seules puissances qui défient encore sa prééminence, l'Inde et les Etats-Unis.

La partie n'est pas gagnée d'avance. Face à l'immense demande de modernité de ses voisins, le Yunnan

avec un PIB par habitant dépassant à peine 60 % de la moyenne nationale et une population encore rurale à 77 %, est pauvre en capitaux financiers et humains. En franchissant ses frontières, ses expatriés découvrent avec effarement la loi de la jungle des marchés sans règle, les obstacles du protectionnisme, et le cruel manque d'un cadre politique pour les coopérations. Ils constatent aussi l'extrême imprévisibilité d'un commerce multilatéral sans devise de référence. En attendant l'internationalisation du yuan.

Marie Slavicek

Le monde vu de Kunming



De l'acier de Tonghai sur les autoroutes britanniques

Yunhai Magang, une des plus importantes fonderies du Yunnan, se modernise pour accroître ses parts sur le marché européen.

Au loin, une colonne de fumée grise, visible depuis la route à deux voies qui mène à Tonghai. Nichée dans une vallée à 130 km au sud de Kunming, au bord du lac Qiluhu, la ville abrite Yunhai Magang, une des plus importantes fonderies d'acier du Yunnan. Une longue route bétonnée en ligne droite, encadrée par des champs de choux à perte de vue, y conduit depuis le centre ville.

D'abord le bruit. Le vacarme incessant d'un cliquetis mécanique, lancinant, s'ajoute au ronronnement des machines. Presque un bruit de fond au bout de quelques heures passées dans l'usine. Ensuite l'odeur. Un mélange de brûlé, de soufre et de produits chimiques, qui varie selon l'atelier d'usinage.

Des cicatrices et des marques de brûlures grosses comme le poing témoignent de conditions de travail extrêmes.

Pas une seconde à perdre pour les quelque 650 personnes qui y travaillent, ouvriers pour la plupart. Dès 7 heures du matin l'usine est en marche, jusqu'à 17h30 le soir. De rares employés ont le visage recouvert d'un masque crasseux : ceux qui graissent les pièces au milieu des odeurs de peinture et d'huile, ou qui charrient de la poussière d'acier. Les travailleurs casqués semblent pouvoir se compter sur les doigts d'une main.

L'ouvrier qui coule de l'acier à plus de 1 400°C peut s'estimer bien équipé s'il dispose d'une paire de lunettes de protection. Certains s'approchent en tongs de la coulée de métal en fusion pour remplir leur seau. Des cicatrices et des marques de brûlures grosses comme le poing témoignent de condi-



tions de travail extrêmes. « *Les premiers jours où j'ai travaillé ici, j'ai pleuré tellement c'était difficile* », témoigne Qian Jiang, une ouvrière de 35 ans.

La clope au bec, en tee-shirt, voire torse nu, chacun, à son poste, répète inlassablement le même geste : insérer la pièce de métal dans la machine, appuyer sur un bouton, l'extraire, la jeter dans un bac. Recommencer. Le tempo doit être maintenu et les objectifs atteints. Bagues à manchon, coudes, chevilles... Chaque jour, près de 96 000 pièces sont usinées ici, pour une production totale de 12 000 tonnes par an.

Dans l'atelier, des rivets argentés disposés en tas sont estampillés « England ». C'est avec eux que dans les années 1990, la fonderie s'est frayée une voie vers le marché européen, en passant un partenariat avec une entreprise britannique dont Chen



Chaque jour, 96 000 pièces sont usinées pour une production totale de 12 000 tonnes par an.

© Fériel Alouti et Marie Slavicek/CUEJ

Kun, le directeur de l'usine depuis 1995, souhaite conserver l'anonymat. Elle fabrique, entre autres, les rivets qui servent à fixer les barrières de sécurité d'autoroutes.

En croissance lente jusque dans les années 1980, le marché de l'acier connaît depuis un véritable boom en Chine pour répondre aux besoins d'une expansion industrielle et d'une urbanisation galopantes. En 2008, le pays représente déjà plus du tiers de la production mondiale. Depuis cinq ans, la fonderie de Tonghai affiche 20 % de croissance annuelle et atteint un chiffre d'affaires de 102 millions de yuans (11,3 millions d'euros) en 2010.

L'acier est le quatrième produit le plus exporté du Yunnan, derrière l'électronique, les machines outils et le textile. Avec 3,6 milliards de tonnes de réserves, c'est la sixième province la plus riche

en minerais de fer. Un marché stratégique pour le gouvernement chinois, qui a créé le 18 mai à Kunming une bourse de l'acier panasiatique, afin d'accroître ses échanges avec les pays de l'Asean. Pour le moment, 75 % de la production de la fonderie est vendue en Chine, principalement dans le Yunnan. Mais l'horizon de Chen Kun, va bien au-delà des frontières de la province et de l'Asie de sud-est. Le marché européen représente déjà son principal débouché après la Chine.

L'entreprise entame sa « révolution technique »

Jusqu'en 2000 les pays d'Asie du sud-est (le Vietnam, le Laos et la Birmanie en particulier) étaient ses partenaires internationaux privilégiés. Un marché dont il s'écarte depuis une dizaine d'an- >>>



>>> nées : « Ces pays souhaitent importer des produits de faible qualité à bas prix. Pour notre entreprise, cela se traduit par une marge bénéficiaire trop basse. » D'autre part, le marché sud asiatique ouvre l'appétit des entreprises chinoises. La concurrence croissante contribue à tirer les prix vers le bas et donc à diminuer les profits.

Aujourd'hui, Chen Kun estime que son entreprise est en voie de réaliser sa « révolution technique ». Sa fonderie est suffisamment moderne et ses reins assez solides pour ambitionner d'étendre ses prises sur le marché européen. « Mais pour le moment, la qualité de nos produits n'est pas encore conforme aux standards européens », concède-t-il.

Frans Brinkmann est le PDG de Skaform-rux, un client néerlandais qui fait affaire avec la fonderie depuis sept ans. Pour lui, aucun doute sur la capacité de l'usine à rattraper ce retard : « Ils avancent vite. Leur volonté de s'améliorer est inébranlable.

En sept ans, les progrès réalisés en matière de qualité sont surprenants. » Seul bémol, la hausse progressive des prix en Chine, en particulier celui des matières premières, que le client observe depuis quelques années : « Les prix sont encore compétitifs, mais le rapport qualité-prix diminue de plus en plus. »

Chen Kun tient à faire visiter « le symbole du développement » de son usine : face à l'atelier où les ouvriers effectuent les dernières finitions sur les pièces, un nouveau bâtiment

verra le jour en octobre prochain. Entièrement automatisé, ce nouvel atelier sera équipé d'un four électrique. D'ici cinq ans, il estime que cet investissement de 3,6 mil-

Des ouvriers de l'usine Yunhai Magang.

La fonderie souhaite attirer des jeunes diplômés du supérieur, venus des villes ou des provinces alentours.





lions de yuans (400 000 euros) permettra de faire passer sa production annuelle de 12 000 à 15 000 tonnes.

L'atelier de peinture, une petite pièce à l'écart, échappe au brouhaha ambiant. Posté derrière un ordinateur, un jeune homme vêtu d'un polo et d'un jean tapote sur son clavier, lunettes vissées sur le nez. Zeng Xinmin, responsable de la sécurité, présente avec fierté « la machine la plus chère de l'usine, 600 000 yuans (67 000 euros) », qui permet de fabriquer des moules.

30 % des emplois pourraient devenir inutiles

Son fils travaillera bientôt ici. « *Mais pas en tant qu'ouvrier, pas avant d'avoir son diplôme d'ingénieur.* » Désormais, la fonderie souhaite attirer des jeunes diplômés du supérieur, venus des villes ou des provinces alentour. « *Lüchun, Guizhou ou Huaning. Les employés viennent de plus en plus loin.* » Les têtes bien faites prennent peu à peu le pas sur les bras résistants.

« *De moins en moins de choses se font à la main* », confirme Xu Sifou, le plus vieil employé de l'usine. A 55 ans, il a passé 39 ans dans la fonderie.

Là où l'ancien four à charbon nécessitait dix ouvriers pour fonctionner, le nouveau four électrique ne demandera plus que cinq employés.

Avec la mise en service du nouveau bâtiment, 30 % des emplois pourraient devenir inutiles. « *Nous essayerons d'en garder le plus possible* », assure Chen Kun.

Du côté des ouvriers, on regarde cette évolution avec fierté et pragmatisme : « *C'est un grand honneur de travailler pour une usine aussi moderne*, affirme Xu Sifou. *L'arrivée de nouvelles machines a toujours permis d'améliorer nos conditions de travail. Et la direction a toujours fait en sorte que nous puissions apprendre à nous servir des machines. Je ne suis pas du tout inquiet pour l'avenir.* »

Marie Slavicek

Un départ tous les quarts d'heure

La famille Yan est sur le départ. Un gigantesque pont roulant d'une trentaine de mètres de haut achève de charger plusieurs tonnes de barres d'acier sur son semi-remorque. D'ici deux heures, le temps de faire quelques courses et de finaliser les derniers préparatifs, elle sera en route pour la province du Guizhou, à trois jours de voyage au nord-est du Yunnan. Situé au sud-est de Kunming, tout proche de l'aéroport, le marché du matériel d'acier est une des quatre plateformes de distribution de la ville.

L'année dernière, trois millions de tonnes d'acier

ont transité par ce centre logistique. C'est dix fois plus qu'en 1965, date de son ouverture. La plateforme est la seule à avoir sa propre voie ferrée, par laquelle sont acheminés les produits finis collectés dans les usines du Yunnan. La marchandise est ensuite redistribuée par camions, principalement dans le reste de la province, où elle sert l'insatiable appétit de l'industrie du bâtiment.

L'urbanisation accélérée du Yunnan à partir des années 2000 a dopé ce marché. Les dirigeants de la plateforme de distribution estiment que

leur activité a explosé entre les années 2003 et 2008.

Le jour du départ de la famille Yan, un camion quitte le centre tous les quarts d'heure. Les jours fastes, on en dénombre plus de 400 qui partent chargés. Parfois, seule une cinquantaine de livraisons ont lieu. Le taux d'activité varie avec la météo. Si les températures descendent rarement en dessous de 10°C dans le Yunnan, la saison des pluies, qui s'étend de juin à septembre, ralentit chaque année l'avancée des chantiers et le rythme des livraisons.

M.S.





KUNMING, capitale du Yunnan. Elle veut se défaire de son passé provincial pour se hisser au rang de métropole internationale.

Le commerce de gros

Des investisseurs de la côte Est mettent le paquet pour créer une cité commerciale internationale.

新的汽车站搬迁到了郊区，发往省外的车次多了不少，从今年开始可以直接坐大巴从昆明回到湖南的家乡，不需要在火车上拥挤了。

平时上街购物，一般只去南屏街，价格和商品也比较适合学生。随着新市场的建立和CBD的规划实施，市场分类将逐渐明晰，更有利于购物的选择。只是公交车还是拥挤，也经常碰到堵车。但是和以前的原因不同，这是因为城市地铁的修建。周围很多人都期盼地铁早日修好，除了商业和物流的发展意义，对于学生而言，更重要的是到新校区的方便。

由于城市的发展和大学招生规模的扩大，新校区被建在了呈贡新城，那里有完备的现代化基础设施，地铁和公路交通系统即将完成，高铁也在规划之中。新的国际机场正在建设，也许以后从这里可以直通巴黎。

Le New Luosiwán projette de devenir le plus grand centre commercial du monde, atteignant trois fois la taille du marché de Rungis, près de Paris. Ouvert depuis décembre 2009, ce centre commercial incarne à lui seul la politique offensive de Pékin à l'égard des marchés de l'Asie du sud-est. Bâti au pas de charge au sud de Kunming, il symbolise la stratégie volontariste de la « tête de pont ». Pour cela, les 15 gros investisseurs privés chinois, adoués par le pouvoir central, ont vu grand, très grand. Le complexe dépassera les neuf millions de m².

Prévue pour l'an prochain, la dernière phase du projet sera la plus ambitieuse. Les aménagements prévus : des boutiques, évidemment, mais aussi des cinémas, restaurants, hôtels et logements.

6 milliards d'euros

Le New Luosiwán vise les 38 000 magasins, autant que son frère aîné : le centre commercial de vente de gros d'Yiwu, dans l'est de la Chine. C'est le plus important de Chine, largement tourné vers l'international et il sera difficile à Kunming de l'égaliser. Il y a quelques années, les investis-

seurs d'Yiwu se sont réunis dans un consortium qui a pris le nom Zhonghao pour lancer un nouveau projet pharaonique, celui du New Luosiwán, pour un investissement estimé à 6 milliards d'euros.

300 000 emplois

Sur les affiches à l'extérieur de la bâtisse géante : « *Une perle asiatique à partager avec le monde entier.* » La volonté affichée est de créer une plateforme de vente de gros - et dans une moindre mesure au détail - de biens manufacturés, dans le Sud-est asiatique, région que les Américains ont déjà investi. Pour inonder les marchés sud-asiatiques, la stratégie consiste à faire exploser la production au cœur du Yunnan.

Le consortium Zhonghao a lancé la construction ex-nihilo de deux vastes zones industrielles pour 3 milliards d'euros, qui seront, à partir de 2013, entièrement dédiées au New Luosiwán. Plus de mille entreprises y sont attendues. La première aire de production est adossée au nouvel aéroport en construction, véritable bras armé en devenir pour les exportations chinoises. La deuxième, à neuf kilomètres du centre commercial avec lequel elle sera reliée par une autoroute,

se situe dans la nouvelle ville ultramoderne du sud de Kunming, Chenggong.

Les zones industrielles seront aussi des lieux de vie, englobant d'immenses grands ensembles et des équipements sportifs. Ce sont plus de 300 000 emplois qui seraient créés dans ces nouvelles fabriques, permettant au principal actionnaire, Wei Liugao, de se targuer d'une démarche sociale. La cible : les paysans yunnanais aux faibles revenus - 150 euros par mois en moyenne - qui affluent vers la ville.

Un métro aérien

Les produits, une fois sortis de l'usine, passeront par un nouveau centre de stockage, en partie fonctionnel. Alignés, des dizaines de bâtiments bleus se dressent à un kilomètre du New Luosiwán. De cet endroit, un métro aérien en construction est censé réduire les embouteillages monstres à la sortie des magasins. Il surplombe une quatre voies qui relie Kunming au Laos. A deux pas, une gare routière internationale entend, par la taille et la modernité de ses infrastructures, être la plus importante en nombre de passagers du Yunnan. Elle a ouvert ses portes en juin 2010.

Quentin Descamps
Joseph Gaulier

Mme Li : ça ira mieux demain

Li Tongyan, la cinquantaine, vend du shampoing, des produits pour le corps. Ses trois magasins du New Luosiwán sont contigus, au 4^e étage. En novembre, elle et son jeune frère ont visité le centre commercial. En mars, ils ont ouvert leur boutique. Deux mois plus tard, Li Tongyan estime que le business n'est pas bon. Certains jours, elle ne voit aucun client ; les meilleurs jours, elle en reçoit une dizaine. Cependant, elle a trouvé un moyen de doper son chiffre d'affaire. Elle charge les biens dans sa voiture, et parcourt la ville pour les livrer, une méthode plus efficace que la vente depuis son magasin, constate-t-elle.

Yu Shan

李同彦：看好这里的批发市场

50余岁的李同彦做的主要是批发生意，产品主要是洗发水等。她总共有三个店面，在新螺蛳湾国际商贸城的五楼一字排开，紧密相连。去年11月份，她和弟弟特意前来考察了新螺蛳湾商贸城。今年三月份，新店就开张了。由于刚来两个月，李同彦的生意并不是很好。差得时候，一天甚至都没有一个顾客，好的时候，也只有不到十个顾客。不过，李同彦想了另外一个办法，那就是专门雇车，放上货物，沿路叫卖。在这最开始的一段时间，这种零散的售卖方式有时候比店面生意还要好上一点。

庾汕

ros fait dans l'énorme



90 kilomètres d'embarras du choix

Dans les longues allées peu fréquentées du centre commercial, une vie s'organise. Des centaines de boutiques restent vides.

Celui qui se lancerait dans l'entreprise insensée d'une visite exhaustive doit disposer de temps : pour terminer vers minuit, prévoir un départ à 9h du matin. Et ce, sans s'arrêter dans l'un des dizaines de milliers de magasins. Bienvenue dans le monde de la démesure. Car les couloirs du centre commercial du New Luosiwán, au sud de Kunming, font 90 kilomètres de long.

Les centaines d'allées dont on ne voit pas le bout sont parallèles et identiques. Seuls les numéros sur les devantures des échoppes permettent de se repérer. Il faut compter une demi-heure en bus – arrêts compris – pour en faire

le tour. Les clients vont et viennent, parfois l'air égaré. Rien que pour la vente de vêtements pour enfants, le nombre de travées atteint la soixantaine.

Les enseignes du côté de l'entrée principale sont spacieuses, modernes et grandes ouvertes, style chalet avec du lambris aux murs, café à l'italienne ou encore boutique de luxe. Ces commerces-là n'ont pas grand-chose à envier à ceux du centre-ville. Les prix non plus : pantalons et tee-shirts excèdent les 200 yuans (22 euros). Installés il y a plus d'un an, ces vendeurs dépensent jusqu'à 200 000 yuans (22 000 euros) par an pour louer leurs vastes espaces de vente. Un peu plus loin, les

M. Wang : perplexe

M. Wang vient d'avoir 20 ans. Il a obtenu son diplôme universitaire l'an dernier. A cause de ses difficultés pour trouver un travail, il a décidé de louer un magasin dans le centre commercial grâce à l'aide financière de ses parents.

Sa boutique de vêtements est ouverte depuis février. Il fait venir la plupart de ses produits de la province du Zhejiang, dont il est originaire.

M. Wang regrette que son magasin, situé au rez-de-chaussée, dans la treizième rue, ne jouisse pas d'un emplacement idéal. Il lui arrive de ne pas réaliser une seule vente au cours d'une journée. Il attend de voir comment évolue la situation avant de prendre une décision.

Y. S.

王先生：二期店面顾客有限

年轻的王先生只有二十余岁，大学本科毕业刚满一年，因为工作难找，就由家里出资在这边开店。

今年2月份，王先生的店面开张了，做的是服装生意。王先生来自浙江，货物来源也主要是浙江。他的店面位于二期9区13街，就他看来，店面有些偏僻，生意也没有预期的好。

对于将来的发展，王先生也并不是很确定，只是说再看看，然后再做决定。

庾汕

Plus de 2 200 boutiques vendent des vêtements pour enfant.

© Cao Chunxia/
Yunda

locataires des magasins qui proposent des habits pour enfants ne paient généralement pas plus de 10 000 euros à l'année.

Gucci, Diqr ou Adadis

Les murs sont tapissés de fringues stéréotypées. Des pantalons sont siglés Gucci, Diqr ou Adadis. La contrefaçon a le droit tacite d'exister. Ce polo pour enfant « Le coq sportif » est affiché à 55 yuans négociables. Scooters et vélos circulent sans gêne à l'intérieur. Ils klaxonnent pour se frayer un passage, comme ils le font dehors. Sans casque et surchargés de marchandises pour ravitailler les magasins, ils font parler leur talent d'équilibriste.



Projet définitif du centre commercial.

Le chemin est sinueux entre les mannequins aux gueules cassées et les commerçants qui ont pris leurs quartiers hors de leur pré-carré. Souvent, ces petites familles - un couple avec un enfant - sont assises à l'entrée de leur échoppe. Ici ils boivent du thé et discutent fort, là ils regardent une série chinoise sur ordinateur. A certains carrefours les hommes sont regroupés, des billets de banque à la main. Ils jouent au poker et aux échecs chinois.

Au bout de la zone retentissent coups de marteau et bruits de perceuse. Les gravats jonchent le sol. Les nouveaux vendeurs se pressent pour ouvrir leur magasin. Plus loin, des centaines de boutiques arborent un rideau de fer. Elles n'ont pas encore trouvé preneur, le silence qui y règne est saisissant.

A tous les coins de couloirs, une kyrielle de gardiens guette. Au bout des allées, des échangeurs

offrent des puits de lumière aux clients épuisés. Ceux-ci soufflent un peu, avachis sur des sièges de salles d'embarquement d'aéroport. Certains confient leur estomac à l'un des vendeurs ambulants de brochettes de tofu, courgette ou viande, disposées dans des carrioles à l'air libre.

Slogans anglo-chinois

Derrière eux, des slogans anglo-chinois - parfois émaillés de fautes d'orthographe - rappellent en grand le projet mondial du centre commercial, sur des banderoles rouges pétantes.

Pour rejoindre l'entrée principale et ses colonnes dorées, il faut traverser les zones dédiées aux bijoux, aux jeans et aux chemises. En chemin, des distributeurs automatiques de chemises (de 69 à 89 yuans, 7 à 10 euros) : comme s'il n'y avait pas assez de choix dans cet infini centre commercial.

Quentin Descamps

M. et Mme Li doublent la mise

Avec sa femme, M. Li gère deux magasins dans le New Luosiwan qui proposent les mêmes produits : des objets de décoration qui arrivent par camion de Canton. Le vendeur explique avoir ouvert une seconde enseigne parce que la première fonctionnait bien.

Pour le moment, cette dernière réalise encore un chiffre d'affaires près de deux fois plus élevé que la nouvelle. M. Li est originaire de Zhaotong, mais était déjà installé dans le vieux Luosiwan de Kunming. Il a déménagé en même temps que le centre commercial, en 2009. Aujourd'hui, sa femme s'occupe du premier magasin, lui s'occupe du nouveau.

Y.S.

老螺蛳湾知根知底，发展较好

李先生两口子在照看两个店面，两个店做的都是工艺品，都是来自广州的货源。李先生说，正因为一期的生意较好，今年又租了一个铺面以扩大经营，目前一期的生意大概是二期的两倍。李先生是昭通人，但却是老螺蛳湾了，2009年随着螺蛳湾的搬迁到了这里。现在他妻子照看一期那个店面，他负责新的店面。

庾汕

Les nomades de

Dans la cité Haohong, les chauffeurs routiers venus de toute la Chine tuent le temps en attendant de décrocher une offre de trajet.

Du troisième étage du périphérique qui domine la banlieue sud de Kunming, on le distingue à peine. En bas du toboggan, une porte monumentale à l'allure de péage masquée encore les 20 000 m² du centre routier. Perdue au milieu du capharnaüm de bâtiments blancs, gris et noirs, une kyrielle de camions y sommeillent en rangées immenses de carlingues qui se suivent sans se ressembler.

En plein soleil, Zhong Qihua, un chauffeur de 35 ans venu de Mandchourie scrute les tableaux noirs accrochés aux devantures de la centaine de petites compagnies d'affrètement qui se font concurrence. Celles-ci font l'intermédiaire entre les fournisseurs et les camionneurs. Entre deux coups de fil, une quinquagénaire coquette quitte un ins-



de camion-ville

tant son bureau en bois laqué pour inscrire à la craie une nouvelle offre de trajet. Destination, contenance du camion et marchandise transportée, toutes les informations nécessaires sont indiquées, à l'exception notable du salaire, à débattre. En moyenne, un chauffeur peut espérer 2 000 yuans par convoi. En raison de son relief accidenté, les voyages passant par le Yunnan sont parmi les plus chers de la République populaire.

Repos forcé

Ils sont très peu nombreux à traverser les frontières voisines. Le pays n'a pas encore finalisé ses accords de libre-échange avec l'Asean, et même avec des licences spéciales, les voyages internationaux ne sont pas assez rentables pour ces camionneurs venus de toute la Chine, à en croire les caractères sur les flancs des cabines : Shanghai, la région pékinoise, le Guangxi, etc. Les routiers du centre patientent entre un et quinze jours pour signer un nouveau contrat. Le repos forcé est ponctué d'allées et venues jusqu'au hall central de l'entreprise Haohong. Elle

Propriétaires de leurs camions, les chauffeurs ne s'éloignent jamais trop de leurs engins.

© Guillaume Boulord/ Cuej

supervise le ballet quotidien des 3 000 camions depuis la création du centre en 1991. Le bâtiment moderne aux grandes baies vitrées jure avec son environnement. Une armée de cols blanc assure l'arrivée à bon port des marchandises. Une mission subventionnée à coup de millions de yuans par l'Etat. Au dessus des bureaux des compagnies, quatre motels offrent pour 30 yuans des chambres spartiates où passer la nuit. Quelques prostituées, ombrelles à la main, aguichent avec pudeur sous le regard tolérant de la patronne de l'hôtel. Elles sont pour la majorité Han. Chaque jour, elle débarquent en taxi du centre-ville et dévoilent leurs bas blancs, signe distinctif.

Li Dongxue, l'épouse de Zhong Qihua, l'accompagne lorsqu'il vient à Kunming. Elle le convainc de faire un tour à la boutique de souvenirs. Les bijoux de jade ont accroché son regard. Le couple de commerçants qui flairent la bonne affaire les invitent à boire le thé Pu'er de la région. Originaires de Dali où ils ont laissé deux de leurs quatre enfants, les époux Feng tiennent cette boutique de 20 m² depuis une quinzaine d'années. Pour l'approvisionnement, ils achètent des costumes traditionnels, des pipes à eau et des bijoux aux routiers de passage afin de les revendre à d'autres. « *Les chauffeurs partent longtemps de leur domicile, ils aiment couvrir leur famille de cadeaux à leur retour. C'est un bon commerce* », précise la femme vêtue à la garçonne.

La trentaine de commerces et les habitués du centre n'ont plus de secrets pour eux. Ils sont nombreux à venir s'abriter dans le magasin des Feng pour partager quelques anecdotes qui, au rythme des transports routiers, finissent par traverser toute la Chine. En face, des chauffeurs accroupis forment un cercle d'où s'échappent des cris entremêlés d'éclats de rire. Au centre de ce conciliabule, le mahjong fait plus d'adeptes que le centre de loterie nationale dix mètres plus loin. En fin de partie, quelques billets verts d'un yuan filent d'une main à l'autre. Quatre hommes non-

chalants, tee-shirts remontés au dessus du nombril, observent la scène de loin dans une attente interminable. Les plus chanceux mettront la clé dans le contact à 19 heures, quand leur véhicule pourra de nouveau traverser Kunming afin de charger les marchandises qui attendent chez les fournisseurs.

Propriétaires endettés

Au fond du parc, devant la dizaine de garages, les mécaniciens s'affairent dans le ventre des cabines inclinées. À côté, un vendeur juché sur un tricycle à remorque hèle les chauffeurs qui souhaitent décorer leur intérieur : housses de volant kitsches, pelouses synthétiques de tableau de bord et colifichets rouge porte-bonheur. Plus loin, derrière un nuage de terre battue, des routiers réparent eux-mêmes leur engin.

Petit et râblé, un chauffeur fait la vidange. Il vient de Simao, à neuf heures de là, une ville peuplée de Yis, sa communauté. Son onze tonnes, un Dongfeng (Vent de l'est) est l'une des marques les plus populaires du pays, explique-t-il fièrement. À chaque long arrêt, il vérifie son camion vu qu'il est seul à le conduire et qu'il surcharge sa benne à chaque fois. Bien souvent jusqu'au triple autorisé. Il n'a trouvé que ce seul moyen pour rembourser l'achat de son véhicule. Comme une grande partie de ses camarades de route, il a emprunté six ans plus tôt 400 000 yuans à la banque coopérative de crédit rural. Cette dernière lui a demandé de rembourser la totalité avec intérêts au bout d'un an. « *Je n'ai pu que réunir la moitié, alors ma famille et mes amis m'ont prêté le reste. Depuis, une partie de mes bénéfices sert à les rembourser.* » Une fois leur feuille de route signée, les camions peuvent se rendre chez les grossistes disséminés dans toute la ville. À la sortie, une caravane se forme, à petite vitesse. Avant de passer en seconde, il faudra encore attendre.

**Guillaume Boulord
Pauline Croquet**



Une directive impose des coûts et des exigences de qualité que les entreprises ont du mal à supporter.

Infusion de fleurs de sanqi contre les maladies cardiovasculaires, racines de tianma en soupe pour les petits maux de tête... N'en déplaise aux médecins traditionnels, plus aucune plante médicinale chinoise ne porte le titre de médicament sur le marché européen. Depuis le 1^{er} mai, une directive impose de nouvelles normes d'enregistrement. Rapport d'expert prouvant l'innocuité du produit, ancienneté de l'usage du médicament, coût de la licence : autant de freins à l'exportation pour les entreprises chinoises.

Au Yunnan, surnommé « royaume des plantes médicinales », plus de 6 000 sortes de plantes sont cultivées et vendues telles quelles ou sous forme de médicaments dans toute l'Asie du sud-est. En 2010, les exportations de la province s'élevaient à 150 millions de yuans (17 millions d'euros). Pourtant, aucune des 78 compagnies yunnanaïses spécialisées dans la médecine traditionnelle n'a rempli les critères permettant de franchir les frontières européennes, malgré la mise en place d'une procédure d'enregistrement simplifiée pendant sept ans.

Une recette centenaire

La Yunnan Baiyao est la plus célèbre d'entre elles. Implantée à Kunming, elle commercialise une gamme de produits anti-saignements que l'on retrouve dans chaque pharmacie chinoise, et emploie plus de 6 000 personnes. Sprays antiseptiques, pansements, dentifrices, comprimés sont fabriqués à base d'une même formule. Une recette centenaire, mélange de plusieurs plantes, dont le secret est protégé par le gouvernement autant que celle du Coca Cola. Leader sur le marché chinois des plantes médicinales depuis 1999, elle exporte vers le Canada, les États-Unis, l'Afrique du sud et l'ensemble de l'Asie. Mais les normes strictes imposées par l'Europe bloquent son développement. « On nous demande environ 15 000 euros par ingrédient, donc le coût pour un produit est très élevé », explique Chen Man, responsable des relations commerciales avec l'Afrique et l'Europe. L'entreprise doit prouver que son mélange médicinal a été vendu en Europe pendant au moins 15 ans et 30 ans en Asie. Difficulté supplémentaire pour les autres produits : fournir des preuves d'innocuité. En Chine, un médicament traditionnel n'a pas besoin d'être testé avant sa mise



Les plantes médicinales refoulées aux portes de l'Europe

Des étals de sanqi et de tianma, sur le marché des plantes médicinales de Kunming.

© Ermeline Mouraud/ Cuej

sur le marché. « Si la Chine veut exporter ses médicaments traditionnels, elle doit faire un effort dans le respect des standards internationaux, affirme Yang Shude, professeur à l'université de médecine traditionnelle chinoise de Kunming, spécialiste en herbes médicinales. « Trop de plantes contiennent encore des résidus de pesticides et des métaux lourds. »

Barrière culturelle

Pour contourner cette réglementation stricte, la Yunnan Baiyao vise d'abord le marché des fortifiants et compléments alimentaires, beaucoup plus facile d'accès. C'est par ce biais que ses produits sont vendus aux États-Unis et au Canada. « Notre but est de rentrer en Europe pas à pas, c'est un projet à long terme, confirme Chen Man. Des entreprises allemandes, espagnoles, autrichiennes et britanniques sont intéressées pour travailler avec nous, mais aucun partenariat ne pourra se nouer tant que nos produits n'auront pas obtenu le statut de médicament traditionnel à base de plantes. »

« Notre but est d'entrer en Europe pas à pas. »

Les médicaments traditionnels chinois sont aussi confrontés à une barrière culturelle. Gui Jingsheng, directeur d'un hôpital universitaire de Kunming, estime que « l'UE importe peu car les gens pensent encore que la qualité n'est pas à la hauteur. » Il ajoute : « Aujourd'hui tout le monde veut rendre la médecine chinoise scientifique mais c'est impossible, on ne peut pas la comparer à la médecine occidentale. »

**Chloé Bossard
Ermeline Mouraud**

Kunming voit grand et se décentre

Aéroport, campus, centre commercial : en construisant six lignes de métro, Kunming sort de ses limites historiques.

D'ici quatre ans, chaque habitant des cinq districts du nouveau Kunming aura un accès rapide à tous les nœuds de transport, explique Tang Hong, directeur du Bureau de planification et de design de Kunming. Le réseau a été conçu afin qu'il y ait au moins une gare ferroviaire ou routière ou un aéroport sur chaque ligne. » Sur la rue de Pékin, artère principale de la ville historique, les pelleteuses et marteaux piqueurs ont commencé à briser l'asphalte en mai 2010. De grands panneaux signalent que la maîtrise d'ouvrage est assurée par la société de travaux publics de Shanghai, chargée de

transférer la technologie qu'elle a elle-même acquise auprès de la société allemande Siemens. Priorité de la première phase des travaux, la ligne 1 épouse le nouvel axe de développement de la ville, dont le nouveau centre administratif a été projeté à Chenggong, à 20 kilomètres au sud-est. La ligne 2 suit la rue de Pékin, et se prolongera au sud. Toutes deux vont partiellement entrer en service à la fin de l'année. Le tracé complet sera achevé en 2014.

Convoitise immobilière

Le parcours des lignes 1 et 2 est ponctué d'équipements publics monumentaux : gares ferroviaires, terminaux de bus, campus universitaires. Leurs versions antérieures, située au cœur de l'ancienne ville, sont en sursis. Les terrains à forte valeur ajoutée

qu'elles occupent sont convoités par les promoteurs immobiliers. Au nord-est, Kunming s'apprête à inaugurer un nouvel aéroport international, qu'elle entend voir figurer parmi les cinq plus importants de Chine. Celui-ci sera desservi par la ligne 6 qui le reliera au centre-ville. Cette ligne, selon Tang Hong, sera terminée en décembre, un mois avant l'ouverture de l'aéroport.

Quant à la seconde phase de travaux (les lignes 3, 4 et 5), censée débiter avant 2012, elle doit être achevée en 2015.

Estimé à 40 milliards de yuans (4,4 milliards d'euros), le chantier est en partie financé par la conversion de terres agricoles en terrains constructibles concédés aux promoteurs immobiliers.

**Joseph Gaulier
Mayor Lila Damji**

1 Old Luosiwan. Les bâtiments de l'ancien centre commercial, qui a fermé ses portes en décembre 2009, vont être rasés et feront place à un complexe économique et financier de plus de 500 000 m². 43 % de la surface sera aménagée en bureaux, 37 % en magasins, 20 % en logements. Un autre centre financier sera construit place Dongfeng. L'ensemble formera un quartier d'affaires, qui sera desservi par les lignes 1, 2 et 3 du métro. Il jouxte la nouvelle gare ferroviaire de Kunming.

4 Le centre administratif. En février 2011, la cité administrative a déménagé à une vingtaine de kilomètres au sud de l'ancienne ville. Le trajet prend 40 minutes en voiture, entre 1 et 2 heures en bus. L'arrivée du métro est prévue pour la fin 2011. Il mettra l'administration à une vingtaine de minutes de l'ancienne Kunming.

5 Gare de Chenggong. C'est à cet endroit qu'arriveront et partiront les trains à grande vitesse. Les voyageurs en provenance et à destination des grandes villes chinoises (Pékin, Shanghai, Canton,...) transiteront par cet endroit. Le chantier devrait débiter au début de l'été. A proximité se construit un centre d'affaires international et une station de métro.

© Quentin Descamps/ Cuej



2 L'actuel aéroport. Ouvert en 1923, l'actuel aéroport, dans le sud-est de la ville, cessera son activité avec l'ouverture du nouvel équipement en janvier 2012. Cette grande surface constructible, desservie par le métro, est à disposition de la ville, qui a décidé d'y construire prochainement de nouveaux bâtiments. Aucune décision n'aurait encore été prise sur l'avenir de ce quartier.

3 New Luosiwan. Ce centre commercial gigantesque (15 km²) a ouvert ses portes en décembre 2009. Juste à côté, une gare routière dessert Kunming et le sud de la province, jusqu'au Laos. A terme, elle devrait accueillir 20 000 passagers quotidiens. En métro, le centre commercial sera à dix minutes de la principale gare ferroviaire de Kunming, le nouvel aéroport à environ une demi-heure. (lire page 10)

6 Le nouveau campus de Chenggong.

Entre les grandes allées géométriques, des bâtiments d'architecture occidentale. Ils sont desservis par de larges avenues qui s'étendent à perte de vue. Depuis 2008, les universités ont entamé leur transfert à Chenggong. Aujourd'hui, les cours des trois premières années de licence (qui en compte quatre à l'université du Yunnan) ont lieu sur le nouveau campus, à plus d'une heure de l'ancienne ville. La cité universitaire propose aux étudiants un logement en dortoirs. Les enseignants sont invités à acheter des appartements à proximité à des prix incitatifs et dont la valeur va augmenter avec l'arrivée du métro.

La bourse aux quatre milliards de fleurs

Roses, lys, œillets... Des étals aux lots vendus aux enchères, des fleurs pour 380 millions d'euros ont transité à Kunming, l'an dernier.



Longueur, couleur, degré d'éclosion et pureté des feuilles, sont soigneusement vérifiés à chaque arrivage. Photos © Loig Loury et Noémie Ro



nie Rousseau/ CUEJ

Depuis minuit, les horticulteurs s'agglutinent sur des centaines de mètres à l'entrée du marché. Cueillie à l'aube, leur cargaison est amassée sur des camionnettes, des remorques tirées par des motos, des vélos. Dans les années 1980, Dounan ne désignait qu'un marché sauvage sur lequel une poignée de paysans écoulait quelques brassées de fleurs le long d'une route. Situé dans le quartier de Chenggong, au sud de Kunming, il est devenu en quelques années le plus gros marché d'Asie : entre ses étals et sa salle de vente, près 4,7 milliards de fleurs y ont transité en 2010 pour un total de 380 millions d'euros.

Scrutées à la lampe de poche

Dans un hangar de 10 000 m², les roses, lys, œillets et oiseaux de paradis colorent les étals, loués 230 yuans par jour pour une poignée de mètres carrés. Une odeur de végétation fraîchement coupée domine le parfum des différentes espèces. Impossible de rester en place plus d'une minute sans se faire bousculer par un travailleur, une botte de fleur sur le dos, trop pressé pour se montrer courtois. Les revendeurs scrutent le produit à la lumière de leurs lampes de poche. Longueur, couleur, degré d'éclosion et pureté des feuilles sont soigneusement vérifiées. Les négociations ne s'éternisent pas. Les fleurs doivent arriver fraîches dans les quelque 70 villes chinoises et les 40 pays approvisionnés par le marché.

Le climat du Yunnan est propice à la floriculture qui rapporte plus à ses producteurs que l'industrie des légumes ou du tabac. En 2005, elle occupait 16 000 hectares contre 42 000 aujourd'hui. Comme tant d'autres, Tan Qinglu, agriculteur du village de Majindu s'est mis à la culture des roses dans les années 1990. Grâce aux revenus qu'il tire de ses deux serres, il a pu engager des ouvriers pour se bâtir une spacieuse demeure de trois étages. Bientôt, il détruira la bâtisse vétuste construite par son grand-père dans laquelle il a vécu toute sa vie, avec sa famille. Chaque nuit, il fait plus d'une heure de route pour vendre ses fleurs au marché.

A quelques mètres du marché primaire, la salle des ventes offre un spectacle plus aseptisé mais tout aussi surprenant : la Kunming International Flora Auction Trading Co (Kifa) abrite les enchères destinées aux compagnies des grandes villes chinoises et au marché extérieur. Fondée en 2004, Kifa a été créée sur le modèle et grâce au savoir faire d'Almeer (VBA), la plus grosse bourse mondiale des fleurs coupées, située à quelques kilomètres d'Amsterdam, aux Pays-Bas. Dans un amphithéâtre éclairé au

néon, les caractéristiques des lots proposés défilent sur deux écrans numériques. Une centaine de courtiers indépendants, les yeux cernés, sont attablés à leur pupitre. Certains dorment, d'autres fument, discutent ou boivent du thé pour tenir. Deux énormes chronomètres leur servent de point de repère : ils disposent de deux secondes pour appuyer sur un bouton et arrêter le prix des fleurs qu'ils convoitent.

Envoyées jusqu'au Qatar

A travers la vitre, ils peuvent observer les lots de premier choix partis approvisionner les fleuristes chinois ou les compagnies étrangères. D'après le Netherlands Business Support Office (Nabso), financé par le gouvernement néerlandais pour aider les entreprises bataves à s'implanter dans le Yunnan, ils sont près de 600 acheteurs à fréquenter cette salle quotidiennement. Entre 30 000 et 200 000 euros de fleurs y sont vendues chaque jour.

Aujourd'hui, selon la Yunnan Flower association, l'agence gouvernementale chargée de promouvoir l'industrie locale, 3 millions de fleurs coupées s'échangent quotidiennement sur cette bourse pour un total annuel de 450 millions d'euros. Grâce à elle, le montant des exportations des fleurs de la province s'élevait à près de 60 millions d'euros en

Les courtiers disposent de deux secondes pour appuyer sur un bouton et arrêter le prix des fleurs qu'ils convoitent.

2007. L'an dernier, 104 millions d'euros de fleurs ont été envoyées au Japon, en Thaïlande, en Russie, en Australie ou même au Qatar. En contrepartie de son savoir faire, Almeer a obtenu 5 % des parts de la société détenue à 60 % par le gouvernement. Pour Cheng Shiguo, professeur à l'institut d'économie de l'université du Yunnan, « ce partenariat a contribué à renforcer l'attractivité du Yunnan pour les entreprises néerlandaises ». Le gouvernement de la province tente d'attirer les investisseurs étrangers.

Le Yunnan Flower Demonstration Parc, un espace de 3 000 hectares, leur propose de l'eau et de l'électricité à bas coût. Les bulbes exportés par les compagnies étrangères dans la province sont exonérés de toute taxe. Avec la construction du nouvel aéroport au nord de Kunming, prévu pour 2012, leur intérêt pour la province pourrait décoller.

Hugo Domenach

Bientôt sur les marchés occidentaux ?

Plus gros consommateurs de fleurs coupées, l'Europe et les Etats-Unis sont fournis par les producteurs d'Afrique et d'Amérique du Sud. Si elle est moins chère à produire, la fleur du Yunnan n'est pas encore en mesure de concurrencer celles qui proviennent de ces régions. La construction d'un nouvel aéroport à Kunming devrait remédier à l'absence

de vols directs vers les pays occidentaux. Le prix du transport reste le plus gros problème. Le coût du carburant pour les avions et l'investissement dans des chambres froides, nécessaires pour garder des fleurs fraîches et de bonne qualité jusqu'à bon port, dissuade de nombreuses entreprises chinoises de tenter l'aventure.

Les Néerlandais traquent les copies non conformes

Si la technique n'est pas encore au point, les graines bas de gamme menacent les ambitions des entreprises étrangères en Chine.

Fichus sur la tête, gantées, la quinzaine d'ouvrières recouvrent les boutons de roses d'épais filets de plastique bulle. Les fleurs de l'entreprise chinoise d'exportation s'envolent le lendemain pour la Russie. De la cueillette au fleuriste russe, six jours se seront écoulés, le prix aura triplé. Pour être sûr que la fragile marchandise tienne le coup, le patron, Yet Jan, n'achète qu'à des gros producteurs. Le business est juteux, il pourrait l'être davantage, « si les Néerlandais acceptaient de vendre aux Chinois leurs nouvelles variétés ».

Dès les années 1990, les Bataves, leaders mondiaux en production de semences, ont vu dans le Yunnan, la « province du printemps éternel », un débouché prometteur pour leurs graines et bulbes. L'essor de la floriculture y étant récent, les producteurs chinois n'ont pas encore dompté la technologie pour créer leurs propres variétés. Le filon a payé. 90 %

des bulbes plantés viennent des Pays-Bas, la région est devenue son plus gros client. Des entreprises hollandaises s'y installent, sans craindre de concurrence en retour : exporter vers l'Europe est encore trop loin, trop cher et trop technique pour les Chinois. A partir de ce bastion, les Néerlandais lorgnent sur le marché chinois avec ses millions de consommateurs au pouvoir d'achat en hausse.

L'entreprise Anthura se lance dans l'aventure en 1998 et construit des serres high tech, hermétiques et humidifiées, au nord de Kunming. Pour que ses jeunes pousses d'*anthurium*, une fleur rouge et grasse, trouvent preneurs parmi les cultivateurs alentour, le groupe ne lésine pas sur les moyens : show-room, réceptions, service après-vente et stages pour apprendre à faire correctement pousser la plante... Pari gagné. La fleur fait désormais fureur en Chine. Mais c'est aussi de cette manière qu'Anthura s'est fait « voler » la *dakota*, une de ses variétés. Car, fort de ce savoir-faire, leur plus gros client a entrepris de copier la fleur lui-même. Il suffit de garder une partie de sa récolte et de la féconder pour obtenir de nouvelles graines par centaines,

utilisables la saison suivante. Un sac Vouis Luitton qui sent le plastique, c'est louche. Mais pour les fleurs, comment reconnaître une contrefaçon ? Là aussi, la qualité fait la différence.

Les semences bataves haut de gamme sont des hybrides, issues d'un croisement précis entre deux variétés différentes. Quand on fait se reproduire les hybrides entre elles, la loterie génétique reprend le dessus. Certaines ressembleront à leurs parents mais beaucoup de ces copies n'auront pas exactement la même couleur, taille ou forme bien que vendues sous le même nom. Ainsi, pour perpétuer une variété authentique, le floriculteur doit racheter la semence originale chaque saison.

Pourtant, la fleur bas de gamme prospère. Si elle reste impropre à l'exportation vers les autres pays asiatiques, la Nouvelle-Zélande et la Russie, elle répond à la demande chinoise. Ainsi, la contrefaçon low-cost de la *dakota* a rapidement saturé le marché. Anthura ne tire plus aucun profit de la va-

riété développée après 10 ans de recherches dans ses laboratoires d'Amsterdam. Les Hollandais ont compris la leçon et ne vendent plus à la Chine que leurs anciennes variétés.

Un business légal en Chine

Mais les Néerlandais ne comptent pas renoncer longtemps à tirer profit de leurs innovations. Il faut bien rentabiliser ces coûteuses années de recherches. Leur stratégie est simple : donner le goût de la fleur haut de gamme aux Chinois, en contre-attaquant à grand renfort de campagnes promotionnelles pour faire changer les habitudes de consommation. En vain jusqu'ici. Aux yeux des Chinois, la fleur n'est pas faite pour durer. Elle est jetée une fois l'occasion passée, parfois sans même avoir été mise dans l'eau.

Aujourd'hui 70 % des fleurs achetées en Chine servent de décoration éphémère aux institutions et entreprises. Le commerce des copies a encore de beaux jours devant lui, alimenté par une filière de reproduction de semences étrangères de plus en plus structurée. L'activité n'est plus seulement une



Ci-dessus : L'essentiel des 22 000 hectares de floriculture dans le Yunnan est cultivé par une myriade de petits producteurs difficiles à contrôler.

© Loig Loury/ CUEJ

A gauche : Le laboratoire de l'Institut de recherche horticole du Yunnan maîtrise les techniques de reproduction des graines mais reste à la traîne en matière d'innovation.

© Noémie Rousseau / CUEJ



combine de petits fermiers aux revenus modestes, elle se modernise et se professionnalise. Chez Sinofar, une plaquette de présentation d'une entreprise partenaire montre des Chinois en blouse blanche manipulant de la verdure en éprouvette. « Meilan », le nom rappelle curieusement le prestigieux créateur de roses français Meilland. S'agit-il d'un labo pirate ? L'exportateur est embarrassé. Après une bonne demi-heure de slalom entre les gravats et les sacs de ciment du chantier de la nouvelle ville de Kunming, l'on découvre, dans un nuage de poussière, cinquante serres dévolues à la production de graines et bulbes. Rien à voir avec l'équipement ultramoderne du Néerlandais Anthura. Les tuyaux traînent sur le sol, les bâches sont déchirées. Difficile d'imaginer qu'on produit ici des hybrides dans les règles de l'art. Quant à savoir si son très lucratif business est légal, l'homme d'affaires ne cille pas : « *Il l'est en Chine* ».

Gagner du temps

Seule solution pour les Néerlandais : déposer en Chine des certificats d'obtention végétale (COV), l'équivalent des brevets, pour protéger les variétés de fleurs. Le parcours du combattant. Il a fallu dix ans à Anthura pour voir *lanthurium*, déjà protégée en Europe, figurer sur la liste chinoise des COV. Une fois la demande enregistrée, les tests scientifiques effectués, les résultats doivent encore être approuvés par le ministère de l'Agriculture ou le département de la Forêt dont la répartition des tâches échappe toujours au bureau du ministère batave de l'Agriculture à Kunming. Son directeur, Roland Shuurman, soigne ses relations avec les autorités chinoises, multiplie les dîners et les cadeaux, mais s'arrache les cheveux, déplorant « *le manque de transparence* » de la procédure. Pékin fait figure de « grosse boîte noire » pour Anthura. 80 % des entreprises néerlandaises sont contraintes d'y faire appel à un cabinet d'avocats spécialisés. Jérémie Laforge est l'un d'eux. Il explique : « *Il y a une volonté politique chinoise de*

ne pas développer la liste des variétés protégées. La contrefaçon de fleurs a créé beaucoup d'emplois et sorti des milliers de producteurs de la pauvreté. Les délais sont à rallonge pour empêcher les étrangers de déposer des COV ». Sur 1 756 COV attribués entre 1999 et 2008, seuls 19 appartiennent à des Bataves. Et les heureux titulaires du titre ont pu découvrir qu'il offrait une protection contre la copie somme toute limitée. L'éclatement de la production des 22 000 ha de floriculture en milliers de petits producteurs yunnanais rend tout contrôle impossible. La rareté des vérifications effectuées par les autorités chinoises pousse les entreprises étrangères à recruter elles-mêmes des « agents » pour traquer la contrefaçon, amasser des preuves, ouvrir un contentieux judiciaire ou administratif, dans l'espoir d'obtenir un dédommagement. Pour l'avocat, c'est de bonne guerre : « *La Chine veut développer son propre marché et en garder le contrôle.* »

La dépendance aux semences néerlandaises devient d'autant plus insupportable pour les Chinois que certaines graines estampillées Pays-Bas sont en réalité produites dans le Yunnan. Dans les serres de l'entreprise chinoise Zhongdan Yuan Yuan,

« La contrefaçon des fleurs a sorti des milliers de producteurs chinois de la pauvreté », Jérémie Laforge, avocat spécialisé dans la demande de brevets.

on multiplie les semences envoyées par les labos néerlandais. Au plus fort de la saison, 1 400 ouvriers fécondent les fleurs manuellement. Un travail de fourmi, sous-traité là où la main d'œuvre est moins chère. Les nouvelles graines doivent toutes être renvoyées à l'expéditeur.

Les semences de géraniums, lavande, pensées d'un rose éclatant, ne reviendront pas. Ces fleurs sont inconnues au marché de Kunming. En revanche, les graines de variétés plus anciennes, comme les œillets, font la navette. Et quand le floriculteur yunnanais les rachète à l'entreprise néerlandaise, leur prix a été multiplié par dix.

Sur le toit de l'Université d'agriculture du Yunnan, une douzaine de lys jaunis par le soleil se frayent un chemin entre les tuyaux du système de chauffage. Voici la recherche chinoise la plus en pointe en matière de création de variété. Ce sont les lys du Pr. Zhang Leming, plus ou moins touffus, grands, colorés. « *Je suis le seul dans le Yunnan à faire comme les Occidentaux* », à bricoler directement le génotype, et à cultiver des tissus cellulaires. Un procédé plus rapide, mais aussi plus coûteux. Pour l'heure, l'argent public finance essentiellement les recherches sur le riz et les légumes, « *les choses vraiment importantes pour la vie des gens* » admet, pragmatique, le chercheur. Mais le temps passe en sa faveur. Depuis son toit, il rêve de vendre un jour ses créations aux Européens. Et avec les 2 500 variétés de fleurs sauvages répertoriées dans le Yunnan, les possibilités pour le généticien sont presque infinies.

Noémie Rousseau

Sources

- Académie du Yunnan pour les sciences horticoles; Institut de recherche horticole
- Yunnan Flower Association
- D.U.S Station, plateforme de test des nouvelles variétés de fleurs



RUILI, à la frontière birmane. La ville, plaque tournante du commerce transfrontalier du Yunnan, voit notamment passer du bois, des pierres précieuses et des fruits.

瑞丽位于云南西部，跟缅甸接壤。瑞丽的傣族最多，女子和她们友善的交谈，真的笑着筒裙人，那便是瑞丽了。瑞丽是东宝集散中心，珠宝交易悠久，流传有“玉从云南，玉出瑞丽”的说法。2001年成立的“瑞丽珠宝玉石行业协会”成为瑞丽珠宝发展的“助推器”，为打造“东方珠宝城”，发展珠宝产业做出极大贡献。瑞丽旅游业的发展，形成了一支新的支柱产业。瑞丽是我国实施南向开放战略的重要门户，政府将努力把瑞丽建设成为西南开放桥头堡的“金大门”，连通南亚、东南亚市场的“第一堡”。

La fièvre du Far West chinois

Jade, téléphones portables ou mobylettes... En 20 ans, la ville frontière de Ruili est devenue la plaque tournante des petits trafics et des gros business.



Ruili respire. Les grosses gouttes tièdes font retomber la poussière. Le temps de quelques minutes, l'averse tropicale sort la ville de sa torpeur. Les marchands de mangues quittent leurs chaises longues pour couvrir leurs étals. Des enfants aux pieds nus, quelques hommes cravatés et une poignée de militaires se sont réfugiés sous le porche d'un hôtel

de luxe. Sur la grande artère de China Burma Street, les vendeurs de babioles regardent la pluie tomber en attendant que le commerce reprenne. Ils n'ont pas de souci à se faire. En l'espace de 20 ans, la petite bourgade de Ruili, située aux confins de l'ouest du Yunnan et aux portes de la Birmanie est devenue une ville frontière de 170 000 habitants, électrisée par le négoce. Une place où se monnaie tout ce qui converge des deux côtés de la frontière. C'est là, sur l'ancienne route méridionale de la soie, au seuil du triangle d'or de l'opium, que businessmen de Canton et du Guangxi côtoient trafiquants et prostituées. Ici, les camionneurs birmans se mêlent aux paysans de la minorité Dai et aux contrebandiers de tous poils. A Ruili, tous sont venus tenter leur chance. A la recherche d'un nouvel Eldorado.

quitter les rizières de Longling pour un salaire moins misérable dans les plantations de bananes de Ruili. C'était il y a à peine 30 ans. Avant que la frontière sino-birmane, longtemps fermée sous Mao Zedong, ne soit officiellement rouverte en 1988, déclenchant le grand boom du business transfrontalier. Depuis, sur les champs et marais de l'ancienne Ruili, ont poussé avenues en asphalte, hôtels aux colonnes corinthiennes, néons criards et échoppes par milliers. Le long de la rue Jindian en construction, une zone industrielle, des complexes immobiliers et une flopée de centres commerciaux sont déjà prêts à accueillir les nouveaux aventuriers lancés à la conquête de l'Ouest.

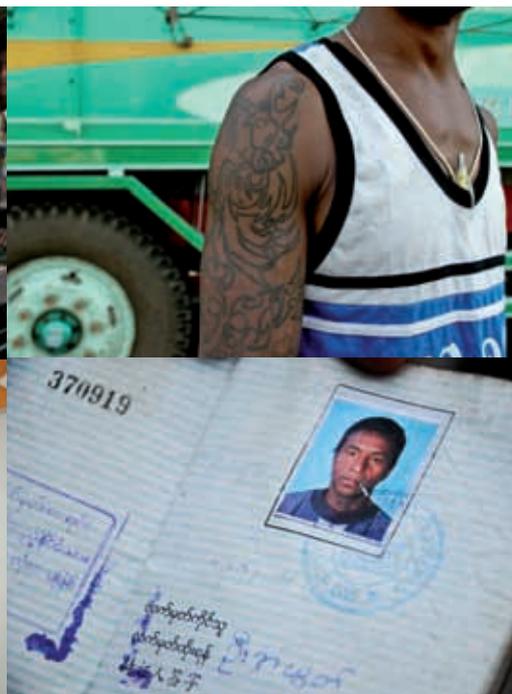
Jackpot

Ruili concentre aujourd'hui plus de 70 % des échanges commerciaux que le Yunnan entretient avec ses pays voisins. Depuis les entreprises manufacturières du sud-est de la Chine, matériel électroménager, téléphones portables et pièces détachées déboulent par camions entiers dans les rues de la ville, jusqu'au poste frontière de Jiegao. Venus de l'intérieur de la Birmanie, les convois de poids lourds déchar-



La ville de passage voudrait se défaire de sa réputation de lieu de perdition.

© Manuel Vicuña / CUEJ



Les travailleurs birmans les plus chanceux se voient attribuer par le gouvernement chinois un visa rouge, synonyme d'un titre de séjour d'un an.

Au poste frontière, la pendule chinoise est réglée sur l'heure de Pékin et indique une heure et demi de décalage avec sa voisine birmane.

© Mathias Destal et Manuel Vicuña/CUEJ

gent, à Ruili, bois d'acajou, fruits tropicaux et pierres précieuses. En quinze ans, la *kyauk sein*, la pierre de jade, est devenue l'objet de toutes les spéculations. Avec ses marchés de pierres brutes, ses boutiques de luxe et ses bouibouis, Ruili se rêve en capitale de l'or vert. Ici, le jade compte ses experts, ses petits porteurs, ses gros bonnets et ses légendes. Les acheteurs viennent des quatre coins de la Chine y dénicher la perle rare et s'arrachent breloques bon marché, bracelets et pendentifs à 10 000 euros. En achetant un gros bloc de jade brut sur le marché, Monsieur Chu pensait avoir touché le jackpot. Une fois ouverte en deux, la pierre s'est révélée n'être qu'un vulgaire caillou. Monsieur Chu hausse les épaules, « *peu importe* ». La roue tourne. Faites vos jeux.

Du haut de ses 24 étages et de sa façade dorée, l'hôtel Jinglong International domine le quartier de Jiegao. Au sud de Ruili, cette langue de terre chinoise, entourée par les grilles de la frontière

sino-birmane est un énorme duty free à ciel ouvert. Plus de deux kilomètres d'échoppes de produits manufacturés chinois, de boutiques de jade et de bois birmans s'étirent le long de grandes artères plantées de palmiers. Depuis 1991, Jiegao a été élevé au rang de zone économique spéciale par la préfecture du Dehong. Les Chinois du Fujian, de Guangdong et du Zhejiang s'y sont rués pour louer des boutiques à prix d'or. Tous les écriteaux chinois sont doublés en birman. Le commerce transfrontalier y est plus important que dans n'importe quelle autre ville de Chine.

A quelques rues des grandes allées commerçantes, une poignée de militaires chinois monte la garde devant le poste frontière. En provenance de Mandalay, Lashio et Neynpyidew, les camions bariolés viennent se garer sur un énorme terre plein où sont rangées des centaines de poids lourds. Toute une faune de dockers, de colporteurs et d'intermédiaires s'entasse devant des cahutes en file indienne et des rangées de mobylettes immatriculées en Birmanie. Dans des odeurs de

chapati, un groupe d'hommes en pagne joue au billard en fumant des Red Ruby. Les mains tachées de cambouis, quelques chauffeurs somnolent allongés sous leur camion, en mâchant la *kwan ya*, la noix de betel qui coupe la faim et rend les dents rouges. Entre les fils de linge qui sèche, les paraboles pointent vers la Birmanie. Une vie au rythme des arrivées de camions s'est organisée aux confins de la Chine. Mohammad, dont les cicatrices sur les épaules trahissent le métier de docker, regarde les deux horloges fixées au mur. L'une réglée à l'heure birmane, l'autre à l'heure chinoise, elles diffèrent d'une heure et demi. Aung Win, lui, ne se départit jamais de son petit livret vert délivré par les services d'immigration chinois. Ce visa lui permet de séjourner sept jours consécutifs dans le district de Ruili. Alors comme beaucoup de travailleurs transfrontaliers birmans, il passe son temps à faire des allées et venues.

A quelques mètres du checkpoint, une femme tend son nourrisson à un homme à travers les grilles.

Bakchich

De source officielle, chaque année, plus de cinq millions de personnes passeraient le poste frontière de Jiegao. En réalité beaucoup plus. A quelques mè-

tres à peine du checkpoint, une femme tend son nourrisson à un homme à travers les grilles. En contrebas, prenant appui sur un arbre, un jeune homme escadale les barrières de trois mètres de haut, une chaîne hi-fi sous le bras. Le pied à peine posé en Birmanie, il disparaît à l'arrière d'une moto.

Tout le monde ferme les yeux. Personne n'est dupe. L'armée régulière birmane, la Tatmadaw, ne peut pas faire grand chose. Le poste frontière de Muse, en Birmanie, est tenu par les fractions armées Kachin, qui financent leur rébellion en prélevant un backchich sur tout ce qui passe. La ligne de démarcation sino-birmane est un véritable gruyère qui s'étire sur quelque 2 170 km. Elle serpente d'un côté à l'autre de la rivière Ruili, traverse des villages Dai et se perd dans les montagnes. Aux abords de la ville, le soir, les embarcations n'hésitent pas à traverser le cours d'eau pour acheminer personnes et marchandises.

La nuit tombe sur Ruili, et avec elle le soleil de plomb qui, dès



A gauche, une gargote birmane en territoire chinois. A droite, l'intérieur d'un temple bouddhiste.

© Manuel Vicuña / CUEJ



la matinée, pousse les Birmans à se protéger le visage avec des masques de terre ocre. Dans les rues mal éclairées, les gargotes du centre ville s'animent. Installées sur des chaises en natte de bambous, les filles fument cigarette sur cigarette en attendant le client. Torse nu, sur les sièges en cuir d'une berline noir, les macs sillonnent à faible allure leur secteur et surveillent leur business du coin de l'œil. Coûte que coûte, Ruili tente de se défaire de sa réputation de plaque

tournante de la drogue, d'entre du sexe et du jeu. Les campagnes de lutte contre la propagation du sida, qui gangrenait la frontière, sont passées par là. Plusieurs descentes de police ont fermé les cercles de jeu de la ville. Le trafic d'opium a été en partie endigué par la lutte contre le narcotrafic menée des deux côtés de la frontière.

« Ruili is future »

Désormais, c'est toute une jeunesse chinoise en jean et col de

A l'assaut des forêts birmanes

Les montagnes de l'Etat Kachin sont déboisées pour alimenter les scieries chinoises de Ruili.

Au milieu des rizières du petit village de Nongdao, la piste routière s'enfoncé jusque dans les montagnes de la Haute Birmanie. C'est par ce petit poste frontière, situé à 30 km de Ruili, que transitent chaque jour vers la Chine des milliers de tonnes de bois venues des massifs birmans. A bord de fourgons militaires tous terrains chargés d'arbres centenaires, les transporteurs chinois descendent les routes escarpées de l'Etat Kachin. Passés la frontière, les troncs, transbordés sur des poids lourds, filent jusqu'aux quelque 350 scieries et ateliers de la ville de Ruili. C'est là qu'ils seront débités en planches, travaillés en meubles et objets d'art, prêts à être di-

rectement expédiés à Shanghai, Wuhan ou Canton. En juillet 2010, Ruili a été désignée par Pékin comme l'une des quatre zones frontalières stratégiques de Chine. Les autorités ont décidé de construire un grand corridor sud-ouest allant de Kunming à la Birmanie, raccordant les réseaux ferroviaire et routier birmans. Nouveau pilier de la stratégie de la tête de pont, Ruili est élevée au rang de poste avancé, chargée de faire prospérer les intérêts chinois en Asie du sud-est. La Chine a faim de bois. Ses forêts sont décimées. A partir de 1958, durant le Grand bond en avant, pour satisfaire les lubies du grand timonier qui voulait

transformer chaque village en petite forge, des millions d'hectares de forêt sont partis en fumée. Après plusieurs glissements de terrain meurtriers, la Chine a décidé, en 1998, d'interdire les exploitations des forêts publiques sur son sol. Depuis, Nongdao est devenu un point névralgique d'où les firmes chinoises montent à l'assaut des forêts birmanes. Aujourd'hui, avec l'assentiment de la junte et la complicité des fractions armées qui tiennent la frontière birmane, ces sociétés pénètrent toujours plus profondément dans le nord de l'Etat Kachin. En cinq ans, la forêt birmane a reculé de près de 130 km. A quelques centaines de mètres de Nongdao, un autre projet d'ampleur est en cours d'achèvement. Sur le lit de la rivière Ruili,



Chargés de bois birman, d'anciens camions militaires chinois traversent le village de Nongdao.

© Manuel Vicuña / CUEJ

Un pipeline pour assurer la sécurité énergétique

Afin que son approvisionnement en pétrole ne dépende plus du transport maritime, la Chine a entrepris la construction d'un pipeline de 4 000 km.

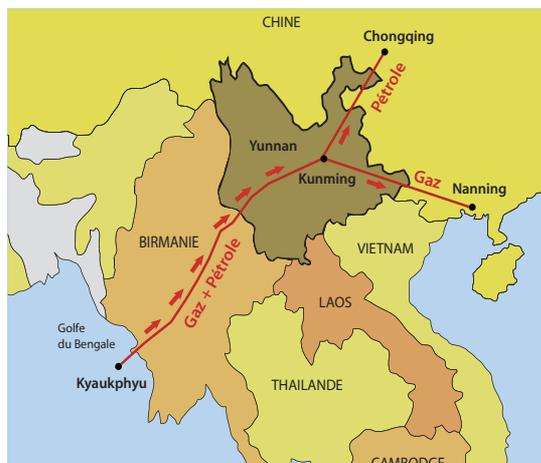
D'un côté les montagnes birmanes, de l'autre les massifs chinois. Sous le drapeau de la République populaire, quelques poules picorent les restes d'un épi de maïs. Une simple barrière, quelques militaires en faction, le

nes assemblés par les Chinois et enterrés côte à côte sur toute la longueur du tracé de 4 011 km. En contrepartie, la Chine paie un droit de passage au gouvernement birman fixé à 150 millions de dollars par an sur 30 ans.



chemise pelle à tarte qui s'agglutine, sautillante, dans les boîtes de nuit de la rue Xing'an. Sous les lampadaires du centre ville, Akha marche le nez au vent, au milieu des néons et des files de 4x4. A 20 ans, c'est la première fois que ce Birman originaire de Bhamo met un pied en Chine. Ce soir, il ne sait pas encore où il dormira. Chez des « frères » sûrement. Ça n'a pas vraiment d'importance. Comme il le dit : « *Ruili is future.* »

Manuel Vicuña



© Tili Neumann / CUEJ

Les pirates de Malacca

« La construction des pipelines contribuera à sécuriser l'approvisionnement de la Chine en pétrole. 60 % du pétrole consommé par le pays est importé du Moyen-Orient », explique Liu Guangsheng, professeur en Relations internationales à l'Université du Yunnan à Kunming. Les 9/10^e de cet or noir sont transportés par voie maritime. Le nouvel oléoduc permettra d'éviter le détroit de Malacca, situé entre Singapour et l'Indonésie, et sur lequel Pékin n'a aucun contrôle. « Cette région de l'Asie est une zone dangereuse où sévissent les pirates », insiste Liu Xuejun, professeur à l'Institut des stratégies de l'énergie de l'Université du Yunnan. Le blocage de ce passage stratégique aurait pour conséquence d'asphyxier le pays. En investissant dans un nouveau pipeline, la Chine diversifie ses accès au pétrole et réduit la distance de parcours de 1 200 km. Elle gagne sept jours en temps de transport.

Le Yunnan, simple territoire de transit des pipelines, va lui aussi bénéficier des retombées économiques. À Anning, à 20 km de Kunming s'élèvera, d'ici 2013, une raffinerie d'une capacité de 200 000 barils de pétrole par jour. Elle devrait créer un millier d'emplois. Tout près de là, à l'entrée du petit village de Caopu, des panneaux vantent le confort des appartements où seront déplacés et relogés les riverains.

Thibault Jourdan
Mayore Lila Damji



côté birman, la Chine construit un barrage hydroélectrique. En contrepartie, elle s'est vue concéder le droit d'exploiter l'énergie pour une période de quarante ans. L'électricité sera revendue à la Birmanie.

Manuel Vicuña

poste frontière chinois de Mingbao ne paye pas de mine. C'est là, pourtant, à 30 km de Ruili, que la China National Petroleum Corporation (CNPC), la compagnie nationale chinoise, conduit un chantier stratégique. Sous la rivière toute proche, un tunnel est en travaux, construit par « 1 000 Birmans et 3 000 Chinois », indique un employé de la CNPC.

En septembre, deux sections de pipelines y seront installées. D'ici 2013, ils achemineront 170 milliards de mètres cubes de gaz naturel birman jusqu'à Nanning, capitale du Guangxi, et 22 millions de tonnes de pétrole par an, venu d'Afrique et du Moyen-Orient à destination de Chongqing, au nord-est de Kunming.

Pour accueillir les tankers, la Chine construit un port en eaux profondes à Kyaukphyu, à l'ouest de la Birmanie, dans le golfe du Bengale. C'est depuis ce terminal que partent les deux pipeli-



C'est parti! La livraison a lieu dans une heure, près du terminal nord des autobus. » La voix de l'intermédiaire birman est fébrile. Depuis trois jours une série d'incidents en Birmanie retarde l'arrivée du convoi à Ruili.

15 heures. Deux berlines noires franchissent lentement les grilles du parking. L'acheteur chinois et le vendeur birman viennent contrôler la transaction. Cul à cul, douze camions bâchés attendent. A l'arrière, des hommes transfèrent d'énormes blocs de pierre de l'un à l'autre. Une heure plus tard ils se séparent, pour filer vers Yinjiang, Kunming, et Canton.

Depuis 600 ans, le jade extrait des mines de Birmanie entre par le Yunnan avant d'irriguer le pays. Symbole de noblesse et de bonheur, intimement liée à la culture chinoise, la pierre est présente partout. Elle décore les anciens palais impériaux comme les plus humbles villages. Brut ou finement sculpté, chacun rêve d'en porter un petit bout sur soi. Dans un pays en pleine expansion qui compte près d'un milliard et demi d'habitants, les promesses du marché sont immenses. En dix ans, les prix ont décuplé.

En dépit de sa proximité géographique avec les gisements et bien que son image y soit associée, le Yunnan ne reçoit encore qu'une faible part de cette

manne. Après extraction, la plupart des pierres atterrissent à Canton et dans les grandes villes riches de l'est, pour être débitées, taillées et vendues. Ce n'est souvent qu'après ce détour de plusieurs milliers de kilomètres qu'on peut les retrouver sur les marchés du Yunnan, à côté des bijoux travaillés sur place, vendus jusqu'à mille fois moins chers. Mais aujourd'hui, la province délaissée réclame sa part du gâteau et cherche à capturer les segments les plus rentables de la filière : capitaux, acheteurs, courtiers, orfèvres et détaillants.

La province cherche à capturer les segments les plus rentables de la filière.

Le point de départ de cette ambition, c'est l'exposition horticole de 1999 organisée dans la capitale « du printemps éternel », Kunming. Elle a drainé des millions de visiteurs, venus admirer le folklore local : parcs naturels et minorités.

Le gouvernement compte désormais s'appuyer sur le tourisme pour bâtir son marché du jade. Atout supplémentaire : le raccourcissement des distances. En 2005, la junte birmane a déplacé sa capitale de 320 kilomètres vers le nord, à Napiyidaw, rapprochant la bourse au jade annuelle de la frontière chinoise. Une nouvelle ligne ferroviaire la reliera bientôt à Kunming. Pour l'heure, dans cette province aux reliefs tourmentés, il faut encore compter 12 heures de voyage pour atteindre Dehong par la route. Sur les chemins poussiéreux de cette préfecture située à l'extrême ouest du Yun-

Les minorités birmanes travaillent dans les mines de jade dans des conditions dangereuses. Les Chinois prennent en main le reste du circuit de production.

© Mathias Destal / CUEJ

Le Yunnan se taille sa part de jade

Porte d'entrée de la pierre birmane en Chine, la région veut s'imposer comme le cœur de ce commerce en Asie.

nan, tracteurs, motocyclettes, voitures et camions se croisent au centre d'une vallée cernée de part et d'autre par les montagnes chinoises et birmanes. C'est en développant les grandes villes de cette région, Ruili, Longling, Yingyang, où la population Dai majoritaire vit encore de l'agriculture, que le gouvernement compte concurrencer les géants de l'est et faire du Yunnan le centre du commerce de jade en Asie.

Nouvelle génération de tailleurs

A Ruili, dans la nouvelle zone d'activité, la société Tout est bon synthétise ces nouvelles ambitions : toute la chaîne de production, de la salle de vente aux enchères à l'atelier de taille, est étalée aux yeux des visiteurs. Préfiguration souriante d'un savoir-faire que nombre d'entreprises locales n'ont pas encore intégré. Face au déficit de main d'œuvre qualifiée, elles font venir par dizaines des experts qui ont su développer ailleurs un artisanat assez reconnu pour faire s'envoler les prix. Wang Chaoyang a étudié à Canton avant de re-

venir enseigner au sein de l'École internationale de bijouterie de Ruili, sa ville d'origine. Ici les frais de scolarité des élèves, qui étudient la taille mais aussi le marketing, sont pris en charge à 80 % par le gouvernement. Tous les apprentis ne sont pas aussi bien lotis. A quelques minutes de là, dans des garages ouverts sur la rue, une dizaine de jeunes gens, mèche en brosse, écouteurs aux oreilles, s'applique à la gravure de motifs ornementaux. Leur patron a appris la sculpture plus loin encore que Canton, à Pékin. Entre chaque main, l'eau s'écoule en long filet sur la pierre bleutée, éclairée par une lampe de bureau. Dans la chaleur étouffante, un ventilateur disperse de l'encens face à une statue du dieu femme Guanyin. De temps en temps, on chasse une poussière d'un souffle sur les apprentis où des paquets de cigarettes s'empilent. Privilégiée ou non, c'est cette nouvelle génération de tailleurs, formée au savoir-faire des villes de l'est, qui doit redorer l'image du Yunnan.

Mais pour monnayer au mieux la compétence de ces artisans, encore faut-il mettre en place un circuit de vente fiable. Or la matière première de ce commerce basé sur l'irrationnel se prête difficilement à l'établissement de standards uniformisés. Car il n'y a pas un jade, mais des jades. Si pour un occidental, la pierre est nécessairement verte, elle se décline en réalité en une infinité de tons et de transparences, du cyan au cristallin, en passant par la fameuse couleur émeraude. Et sous cette dénomination commune se cachent deux types de minéraux distincts : la néphrite, autrefois répandue en Chine et aujourd'hui épuisée à force d'extraction, et la jadéite en provenance de Birmanie. Ces deux variétés sont présentes sur le marché, à des degrés de qualité très fluctuants et difficilement reconnaissables pour l'acheteur, d'autant plus qu'elles cohabitent avec des faux. Sur les étals, on trouve aussi bien des bijoux faits de serpentine, >>>

Les anciennes voies du jade laissent place aux boutiques standardisées.

Le mystère du filon jaune

A Longling, en 2004, un gisement de jade jaune a été découvert après la construction d'un immense barrage, en contrebas du fleuve Nu (Salouen). Depuis, ce jade a été l'objet de toutes les spéculations. Son prix, au début très bas, a rapidement augmenté après l'établissement par le gouvernement de standards de qualité. Aujourd'hui déjà, la première mine s'est tarie et une deuxième est en cours d'exploitation.

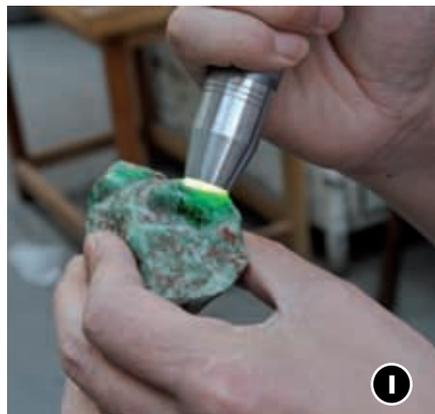
Pour atteindre les gisements de pierre précieuse au bord de la rivière, il faut creuser à plus de 30 mètres dans le sol. On en trouve quelques unes sur les étals, huileuses au soleil. Mais le gros de la production se trouve dans les hauteurs. Pour l'atteindre, il faut rouler plus d'une heure dans les montagnes. Cette nouvelle mine est interdite aux habitants alentour, et bien gardée. Nous avons tenté de nous en approcher: l'accès nous a été refusé.



Du caillou au bijou

Avant d'arriver dans les vitrines des boutiques, le jade, symbole de noblesse et de bonheur, parcourt un long circuit. La pierre brute (1) est examinée à la lampe pour voir sa couleur et évaluer sa qualité, vendue sur les marchés (2), comme celui de Jiegao, et coupée en deux par un professionnel. Si la manipulation est mal effectuée, la pierre sera inexploitable (3). Sorti de sa gangue, le jade est ensuite poli (4) et taillé (5). Le motif du Bouddha est le plus répandu (6).

© Mathias Destal, Hélène Ferrard, Manuel Vicuña/ CUEJ





>>>

une pierre très ressemblante, et des roches colorées que les progrès de l'industrie chimique rendent crédibles au point de tromper les spécialistes. Si chacun possède sa propre opinion sur la nuance de jade la plus précieuse, et sur le prix à en donner, cette pagaille renforce encore la volatilité du marché.

Les prix ont doublé depuis 6 mois, témoignant d'une bulle spéculative appuyée sur un double système de monopole. Côté birman, le gouvernement contrôle les exportations via la mise aux enchères annuelle de quotas. Côté chinois, une poignée d'entreprises se partage ce marché

légal. Une situation propice aux ententes. Et au développement de la filière illégale. Au poste frontière de Ruili, à côté des camions qui déchargent leurs marchandises, des hommes passent en motocyclette ou en voiture une sacoche sous le bras, remplie de pierres ou de bijoux déjà taillés à l'origine incertaine. Un va et vient qui alimentera les vitrines de Kunming, se mêlant inextricablement au marché formel, sur lequel les autorités chinoises ferment les yeux.

Une fiscalité imbattable

Cet entre-deux fait d'anciens temps et d'ambitions nouvelles dessine le visage des villes frontalières. A Ruili comme chez ses voisines, les rues s'assagissent. La terre s'efface. Les anciennes voies du jade, où les marchands de rue débattaient colliers et bagues dans la poussière, laissent place aux boutiques standardisées. Lorsque M. Wa est arrivé dans la rue du jade de Ruili il y a dix ans, c'est ce paysage qui dominait. Depuis, le gouvernement a fait construire des édifices ocre et roses, de la même couleur que les postes frontières. Des



**« Tout le monde le sait, les bijoux vendus au quartier birman sont faux. »
M. Wa, artisan**

sculptures entortillées de Bouddha aux ornements imposants brillent derrière leurs vitrines. Mais ces ravalements de façade ne suffiront pas à emporter la partie. Le nerf de la guerre, ce sont les investisseurs. Et Ruili a perfectionné sa botte secrète : une fiscalité imbattable. La ville-district possède déjà une zone franche, où les produits duty free de toutes sortes, électroménager en particulier, sont vendus à prix cassés. Elle souhaite obtenir de Pékin l'autorisation d'étendre ces privilèges à l'ensemble de son territoire et de ses activités. Le but affiché selon Chu Yun Chun, directeur de la *Gem-*

mological association of Ruili City, est d'attirer les grandes entreprises de Canton, dont l'installation dopera au passage les affaires de son agence immobilière. Entre-temps, le gouvernement a mené une campagne pour dissuader les clients de flâner en dehors des sentiers balisés. Les échoppes qu'il souhaite voir disparaître, ce sont celles du quartier birman, qui côtoient les nouvelles enseignes luxueuses. Pour M. Wa, là-bas, « *tout le monde le sait, les bijoux et les pierres vendus sont des faux* ». En attendant, tous les matins à Jiegao, les attroupements se forment au gré des ventes aux enchères improvisées. Autour des étals, les plus beaux jades reviendront au plus offrant, et le choix relève souvent du pari : beaucoup de pierres attendent encore d'être révélées, prises dans leur enveloppe de roche. Muni d'une petite lampe chacun s'applique à percer le secret d'une couleur, d'une texture. Ce genre de scène, qui fait vivre un tiers des 170 000 habitants de Ruili, disparaîtra sans doute. L'ambition du Yunnan est à ce prix.

Hélène Ferrard

Certifié contre les arnaques

Des instituts testent la qualité des pierres avant leur vente.

Estimer la qualité du jade est une affaire sinon d'expert, du moins de connaisseur aguerris. Jadéite rare ou néphrite de piètre valeur, au pire des cas banale serpentine, le chaland moyen, même Chinois, ne s'y retrouve que difficilement au milieu d'étals défilant très souvent des marchandises similaires. S'il est souvent admis, ce risque peut être contourné.

Dans le Yunnan, des instituts spécialisés délivrent des certificats de qualité après évaluation de la pierre. Le commerçant s'y rend avant de mettre son pro-

duit en vente, dans l'espoir de s'attirer les bonnes grâces d'un client souvent méfiant. L'acheteur peut y retourner après acquisition, pour s'assurer qu'il n'a pas été arnaqué.

Rassurer le client méfiant

Le cas échéant, il pourra se retourner contre le vendeur pour lui réclamer un remboursement. Ces instituts n'ont pas vocation à contrôler la marchandise sur le terrain ou à sanctionner les revendeurs de jade de mauvaise qualité. Et la fiabilité des analyses menées ne tient qu'au coup

d'œil des experts. A Ruili cependant, un faux découvert peut coûter au magasin d'origine sa licence et une forte amende.

La certification est dans tous les cas monnaie courante et fait quasiment partie de l'acte d'achat.

Il rapporte même gros au gouvernement du Yunnan. Sur les trois instituts que compte Kunming, le Yunnan research institut of gems and jade quality en délivre à lui seul plus d'un million chaque année, en moyennant son service de six à douze yuans.

H.F.

Minorités visibles

Embarrassantes ou rentables pour le gouvernement, les 56 ethnies que compte le pays ont toujours subi une politique d'intégration ambiguë.

Le port de tête est précieux, l'œil aussi brillant que la robe en satin. Pimpantes représentantes des ethnies chinoises, elles descendent de leur car par dizaines sur le campus de Kunming. Elles viennent pour une représentation de danse et de chant, toutes coiffées et maquillées à l'identique dans leur costume traditionnel. Elles ont la vingtaine, sont Zhuangs, Yis, Achangs, Hanis, Dais, appartiennent à l'une des 25 minorités que compte le Yunnan (36 % de la population), principales attractions touristiques de cette province, la plus hétérogène de Chine.

Installées dès le IV^e siècle avant J.-C. dans les régions alors indépendantes du sud de la Chine, ces minorités sont restées quand les dynasties passaient. Avec les Hans, majoritaires (90 % des 1,3 milliard de Chinois), le pays compte 56 « nationalités ». Dès son accession au pouvoir en 1949, le Parti communiste chinois (PCC) a lancé un vaste programme de recensement ethnologique visant à accorder à ces populations le statut de « nationalités », selon les critères appliqués par Staline en URSS : unité de territoire, de langage, de vie économique, de culture. En contrepartie, elles sont dotées de droits et de statuts spéciaux. Au lieu de les contraindre à devenir des Hans, ces peuples sont promus au rang de groupes méritant l'attention de l'Etat, afin qu'ils épousent les intérêts de la nation.

La Chine fait figurer la discrimination positive dans sa constitution. Les minorités ont le droit de s'administrer elles-mêmes, au sein de régions,

districts et municipalités autonomes. Des quotas d'admission sont mis en place dans l'enseignement supérieur, les jeunes issus des minorités bénéficient de bourses, des points supplémentaires aux examens leur sont attribués. Les travailleurs sont privilégiés pour l'obtention de promotions au sein des entreprises, les minorités ne sont pas tenues de respecter la politique de l'enfant unique mise en place dans les années 1980.

Les travailleurs sont privilégiés pour l'obtention de promotions au sein des entreprises, les minorités ne sont pas tenues de respecter la politique de l'enfant unique mise en place dans les années 1980.

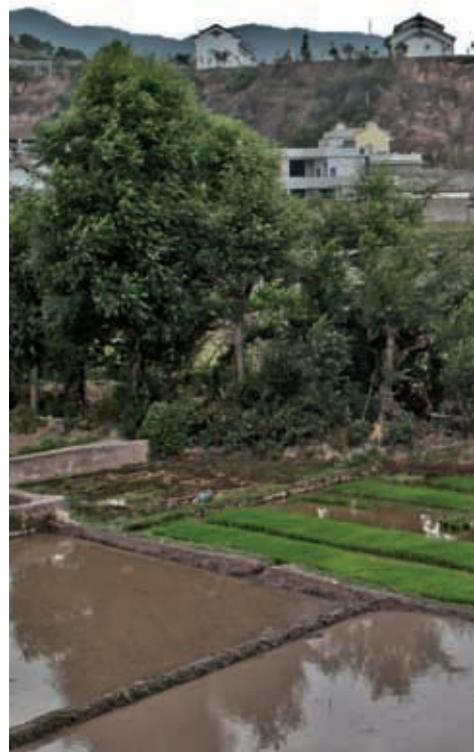
Un rôle d'interface pour les élites

L'Université des minorités voit le jour en 1951 à Kunming, 12 autres suivront dans le reste de la Chine. « *Il s'agissait de former des cadres issus des minorités de la région. Ils ont appris la conscience culturelle, les politiques de l'Etat envers les ethnies afin d'être en mesure d'organiser la leur* », explique Wang Yawen, professeur et responsable pédagogique de l'Université que fréquentent aujourd'hui 12 000 étudiants, dont la moitié de Hans.

A l'époque, cette élite s'engouffre dans un système social et économique dominé par les valeurs de la majorité Han. Mais il faut aussi qu'elle conserve les spécificités culturelles sans lesquelles elle ne pourra jouer le rôle prévu pour elle par le PCC, celui d'interface entre la nation et leur ethnie. Car si ces minorités ne représentent que 10 % de la population chinoise, elles sont réparties sur les deux tiers du territoire, principalement aux frontières. Des terres stratégiques pour le gouvernement et

Sources

- Susan D. Blum, « Margisand center : A decade of publishing of China's ethnic minorities »
- Rebecca Clothey, « China's policies for minorities nationalities in higher education : negotiating national values and ethnic identities »





de conservation de la diversité était de développer l'économie du tourisme », indique Wang Yawen. L'avènement de l'« économie socialiste de marché » permet de réduire la pauvreté mais creuse les inégalités. Les minorités souffrent, géographiquement éloignées des régions côtières chinoises, devenues prioritaires dans la politique de développement du gouvernement. L'écart de salaire avec les Hans double de 1988 à 1995. Aussi, dès les années 2000, la principale préoccupation du gouvernement est d'intégrer ces minorités à la croissance économique.

Etouffer la dissidence

Mais nombre d'anthropologues occidentaux s'interrogent encore sur ces « nationalités ». Constructions de l'Etat, ces catégories relèvent bien peu des méthodes de l'ethnologie

A l'ouest du Yunnan, les mosquées se partagent le paysage avec les rizières.

Ci-dessous : les employés du Parc des minorités du Yunnan situé à Kunming représentent la diversité ethnique de la province.

© Mathias Destal/ CUEJ

réserves chinoises en métaux non ferreux sont dans le Yunnan où 17 ethnies vivent sur les frontières du Laos, de la Birmanie et du Vietnam.

Développer l'économie du tourisme

L'Institut de recherches sur les minorités, fondé en 1956 par la province du Yunnan, marque la deuxième étape : donner un fondement scientifique aux conceptions politiques. Il sera fermé en 1966, à la révolution culturelle initiée par Mao Zedong. C'est sans doute durant ce point aveugle de l'histoire des ethnies que leurs mœurs seront le plus policées, le troc et certaines libertés sexuelles abandonnés de force.

Un an après les réformes de 1978, l'Institut de recherches ouvre à nouveau. Les maisons peintes, les chignons et les costumes, les objets d'artisanat en bambou ou encore le tissage du lin, jouiront d'une attention toute particulière. « Un des objectifs importants de cette politique

moderne, où l'identité est conçue comme dynamique et interactive. Chercheurs américains et européens ont remarqué dès les années 1990, que certaines populations tels les Zhuangs (100 000 dans le Yunnan) ou les Huis, ne se considéraient pas comme des groupes ethniques avant les politiques communistes.

Des héros Zhuangs ont dû être découverts, des festivals définis et exécutés. Cette fabrication de conscience ethnique a été interprétée par les Occidentaux comme la volonté du régime d'étouffer la dissidence et les tentations séparatistes. Lors de son comité en 2006, le PCC a formulé pour la première fois le vœu d'une « société socialiste harmonieuse » à l'horizon 2020. L'unité nationale est devenue une priorité, à l'heure où la Chine a compris, après la crise financière de 2008, qu'elle devait pouvoir appuyer sa croissance sur son marché intérieur.

Noémie Rousseau

Les Huis, de la mosquée à la forge

A Nagu, le quartier musulman de Tonghai, les habitants vivent au rythme de l'appel à la prière du muezzin et de leurs entreprises de ferronnerie.



La chaleur de l'après-midi pèse sur la place de la grande mosquée de Nagu. Un vieillard fait une sieste à l'ombre d'un palmier. Seul le glissement d'un vélo ou le ronronnement d'une moto électrique trouble le

silence. Au loin, des colonnes de fumée grise jaillissent des grandes cheminées d'usines.

Soudain, un crachotement de haut-parleur tombe de la coupole verte. L'appel à la prière du muezzin se déverse sur le can-

ton. De toute part, des silhouettes coiffées de calottes blanches convergent vers le grand escalier de la mosquée.

Ces croyants font partie de la minorité Hui qui compte près de dix millions de membres



>>> en Chine. Ils ne se distinguent des Hans que par leur religion. 8 000 Huis sont concentrés dans le quartier de Nagu, dépendant du district de Tonghai (270 000 habitants), à 130 km au sud de Kunming.

Plus de 100 entreprises créées en 15 ans

Après la prière, la plupart des hommes rejoignent leurs ateliers tout proches. La majorité des Huis de Nagu travaillent dans des entreprises de ferronnerie. Jusqu'à la fin des années 1980, leur spécialité était la fabrication d'armes et d'objets pointus : couteaux, sabres et pistolets. En 1988, le gouvernement leur a interdit la production d'armes à feu. Depuis, ils produisent de plus en plus de matériel de construction et du petit outillage.

Surfant sur la croissance chinoise, Nagu a vu fleurir plus de 100 entreprises ces 15 dernières années. Certaines sont dirigées par des femmes. Elles fabriquent tuyaux, clous ou pelles. Néanmoins, la production de couteaux et de sabres reste un pilier de l'économie des Huis à Nagu. Ces objets sont vendus dans les nombreuses boutiques du district.

Rançon de la prospérité, la main d'œuvre locale ne suffit plus à la demande. Ces dernières années, plus de 12 000 travailleurs sont venus s'installer à Nagu. Les Huis y sont devenus minoritaires. « Dans certaines écoles du district, constate Na Yueyi, recteur de la grande mosquée de Nagu, deux tiers des enfants ne sont pas Huis. »

Charrettes à cheval et BMW

Chacune des deux mosquées abrite deux écoles coraniques – une pour les filles, une pour les garçons. 400 enfants y apprennent à lire le Coran et à vivre en croyants, mais aussi à acquérir la maîtrise du mandarin qui reste la langue des Huis. Seule la prière se déroule pour l'essentiel en arabe, une langue que les Huis comprennent sans



la parler couramment. L'imam Ma Erji qui veille au respect des préceptes religieux dans l'éducation des enfants se félicite du dynamisme de sa ville. Dans les étroites rues du centre, des femmes voilées naviguent entre petites boutiques et pâtisseries orientales. Les charrettes à cheval y croisent les BMW neuves. Entre les maisons basses de couleur ocre jaillissent ça et là de grandes bâtisses de pierre blanche entourées de murs en béton : les résidences des chefs d'entreprises. C'est leur réussite qui a permis de financer la nouvelle mosquée, achevée en 2004. Son recteur qui est aussi directeur finan-



cier de la plus grosse société de Nagu confie que tous les ans, sa compagnie fait un don de 30 000 euros pour contribuer à son entretien.

Till Neumann

Le recteur de la grande mosquée de Nagu, et ses fidèles à la sortie du culte.

© Till Neumann/CUEJ, Na Yueyi/YNU

Chinois musulmans : 800 ans d'histoire

Envoyés par les troupes Mongols pour coloniser la province du Yunnan, les commerçants musulmans arrivent au XIII^e siècle. Après la victoire mongole, l'un des leurs, Sayyid Ajall, gouverne à partir de 1274. Peu après, les mosquées se

répandent en Chine, tandis que les savants arabes influencent les mathématiciens Hans. Au XIX^e siècle, les Huis affrontent les Hans pour la possession des mines d'or et d'argent de la province. Vainqueurs, ils choisissent Dali (Xiaguan) comme

capitale. Et prennent Kunming en 1863. Le sultan Suleyman se proclame maître du « royaume pacifique du sud ». Dix ans plus tard, Dali est reprise par les forces de l'empire Qing. Suleyman est exécuté. Cette guerre fait un million de mort au Yunnan.

Dans la province, les plus de 50 ans se souviennent de la révolution culturelle au cours de laquelle les Huis ont été forcés de manger du cochon, tandis que leurs mosquées étaient converties en porcheries.

T.N.

Une école, deux pays

Dans le village de Yinjing, à l'ouest du Yunnan, les enfants birmans traversent chaque matin la frontière pour aller à l'école.

Il est 7h30, une vingtaine d'enfants balayent la cour de l'« école primaire n°1 de la frontière ». Mo Liang et Zhan Huan se sont levées à 6h, côté birman. Foulard rouge autour du cou, les deux fillettes de 12 ans traversent chaque matin la frontière à vélo pour étudier dans la partie chinoise du petit village Dai de Yinjing. L'école est installée temporairement dans une partie d'un temple bouddhiste en bambou tressé. Sur 118 élèves inscrits, 51 franchissent chaque jour la frontière.

Mo Liang raconte que ce sont leurs parents, cultivateurs de

pastèques et de maïs, qui ont décidé de les envoyer à l'école ici : l'éducation chinoise est réputée de meilleure qualité.

Les deux filles, qui font partie de la minorité Dai, répartie entre la Chine et la Birmanie, n'ont pas besoin de montrer de papiers à la frontière et s'amuse des différences entre habitants du même village. « Du côté birman, on porte plus souvent la jupe Dai », assure Zhan Huan. La jeune fille, vêtue d'un pull bleu brodé d'un Mickey et pantalon noir, ajoute : « En Birmanie, les agriculteurs mangent leurs propres récoltes. »

Mo Liang, pull rouge, jean et



tongs, précise : « Les cultivateurs chinois sont plus riches : ils ont tendance à acheter les légumes. » Les meilleurs amis de Zhan Huan sont en Chine, tandis que Mo Liang affirme avoir des copains dans les deux pays. Les deux filles envisagent l'avenir en Chine. Zhan Huan rêve d'être danseuse traditionnelle Dai. Mo Liang veut être vendeuse de jade.

Les parents de Zhan Huan (au premier plan) et Mo Liang considèrent le système éducatif chinois plus performant.

© Thibault Jourdan / CUEJ

Thibault Jourdan

Chez Ma Qingcheng, la cuisine est hallal

Les clients de ce restaurant ouïghour de Ruili effacent la frontière sino-birmane.

Prosperité, destinée, cuisine familiale », promet l'enseigne du restaurant de Ma Qingcheng, installé dans le centre-ville de Ruili. Plus énigmatique, un chiffre, sans rapport avec le numéro de la rue, est inscrit à côté du slogan : 786. Ce code est utilisé dans la Birmanie toute proche afin de distinguer un établissement conforme aux exigences de la cuisine hallal.

La gargote propose spécialités à base de mouton, pommes de terre, maïs ou riz. Mais pas de porc. Ma Qingcheng, ses parents et sa sœur, âgée de 23 ans, sont ouïghours. Une minorité originaire du Xinjiang, musulmane, comme la plupart des Birmans. Aux six tables qui surplombent la chaussée animée, les sonorités brèves et rythmées du birman se mêlent aux accents sichuanais. Ici, pour se faire comprendre les uns des autres, il faut souvent faire appel à la bonne vieille calculette ou téléphoner à un ami à l'aise en chinois comme en birman.

Auparavant négociant en tabac entre Kunming et la province

du Sichuan, Ma Qingcheng a changé de vie en 2005, constatant que le commerce de la feuille de tabac commençait à être plus réglementé, et moins profitable.

Parti à l'aventure en Birmanie pour s'initier au commerce du jade, il a été séduit par cette science du flair et de la débrouille. Lors d'un séjour à Ruili il apprend très vite à dénicher les bons cailloux au cœur vert, rouge ou jaune.

Point de ralliement

Il ouvre un restaurant et loue un stand sur le plus grand marché de jade de la ville. Six ans plus tard, Ma Qingcheng possède deux boutiques de bijoux.

Le restaurant, dont il a confié la gestion à sa mère et sa sœur, est devenu un point de ralliement de la communauté sino-birmane. Toute la journée, les



clients s'échangent pierres brutes ou bijoux, et se passent les bons tuyaux d'un marché en pleine explosion dont Ma Qingcheng a su tirer profit. Pour symboliser sa réussite, il a fait tailler trois bagues dans un bloc de jade rouge acquis 50 000 euros. Une pour son père, une pour sa sœur. La troisième, la plus grosse, il la porte au doigt.

Mathias Destal

Les clients du restaurant s'échangent des pierres de jade et se passent les bons tuyaux de ce marché en plein essor.

© Mathias Destal / CUEJ



JINGHONG, à la frontière du Laos et de la Birmanie, Le Mékong s'y transforme en voie navigable pour favoriser les échanges avec la Thaïlande.

中国关累
十年磨一
剑，变身
祖国南大
门

Mékong : vague de

Pour accroître l'activité commerciale, la Chine aménage les berges encore sauvages du fleuve en spécialisant ses infrastructures.

作为一名海事工作人员，我见证了中国关累从一个小码头成长为祖国重要的南大门的全过程。1998年，我来到关累时，关累码头是简易的小码头，每天的船很少，澜沧江面上闲散的停靠着一些小货船，晚上基本没有进港的船。从2000年开始，关累码头先后完成了公路等基础设施的改造；2004年完善了码头建设，扩建了枯水、中水和洪水水位；2011年集装箱码头建设已完工，验收后即可投入使用。经过十多年的建设发展，现在一天24小时都会有船进港，每天都有从泰老缅三国方向运来的木材、棕榈油等物卸船装船，仅这个月，进出的船只已有二百艘。现在，关累码头已成为中国一级口岸。

Apponté au quai de Guanlei, face à la rive birmane, Liu Enkuan et son équipage chargent le Yuxing avec des planches en bois et des tuyaux d'acier. Destination : Chiang Saen en Thaïlande. Arrivé le matin même après 30 heures de navigation à contre-courant, il ne reprendra la même route que le lendemain, la navigation de nuit étant interdite. Cette fois pour seulement douze heures de trajet. Guanlei, petite ville de 3 000 habitants, entourée de montagnes mangées par la forêt vierge, est le sas chinois du commerce fluvial international entre les pays riverains du Mékong.

Dynamiter les rochers

Ici, pétrole, café, riz, fruits tropicaux et sodas thaïlandais ou bois de Birmanie et du Laos sont déchargés pour continuer leur chemin en camion vers toute la province ; tandis qu'ail, pommes, acier, planches et habits entament leur descente du fleuve en direction de la Thaïlande. Pendant que les docks s'activent sur l'unique quai du port, un petit bac fait traverser des Birmans venus faire quelques courses en Chine.

En 2000, la Thaïlande, le Vietnam, le Laos et la Chine signent un accord, qui entrera en vigueur un an plus tard, permettant à leurs navires marchands d'accoster dans les ports des quatre

pays. Pour accroître les échanges commerciaux, ils engagent une politique commune d'aménagement du fleuve. Dès 2002, le gouvernement chinois investit 32,5 millions de yuans (3,6 millions d'euros) sur deux ans pour améliorer la voie fluviale entre la frontière sino-birmane et la ville de Huishai, au Laos. De son côté,

Les échanges avec la Thaïlande, qui produit 55% de la richesse de la région, sont l'essentiel du trafic.

la province du Yunnan dépense 93,6 millions de yuans (10,4 millions d'euros) pour rendre le fleuve plus navigable jusqu'à Jinghong, en dynamitant les rochers dangereux qui tapissent son lit. L'essor de Guanlei commence.

Dix ans après son ouverture, le 26 juin 2001, aux navires thaïlandais, laotiens et birmans, l'essentiel du trafic se fait entre la Chine et la Thaïlande qui produit 55 % de la richesse de la région du grand Mékong. Pourtant, le port de Guanlei n'accueille quasiment que des bateaux chinois,



A Ganlanba, le grand port de commerce

qui semblent monopoliser le fret. Quelque 200 cargos d'une capacité allant jusqu'à 250 tonnes y jettent l'ancre chaque mois. Certains, comme celui du capitaine Liu Enkuan, ne font l'aller-retour que deux fois par mois, ce qui permet à son propriétaire, originaire de Jinghong, de profiter de sa famille en attendant sa prochaine cargaison. D'autres, appartenant à des compagnies, descendent parfois à vide et remontent le fleuve à plein.

A Guanlei, une deuxième phase de développement a débuté en 2008, avec la construction

La géopolitique de l'or blanc

Le Mékong, qui prend sa source dans l'Himalaya, fait vivre 60 millions de personnes sur 4 880 km. Située en amont, la Chine est en position de détenir la maîtrise de l'eau sur les pays en aval : Birmanie, Laos, Thaïlande, Cambodge et Vietnam. Depuis 1986, la Chine

construit des barrages le long des 2 160 km du fleuve traversant son territoire. Trois sont déjà en service à Manwan, Dachaoshan et Jinghong. Un quatrième, à Xiaowan, est en chantier. L'édifice sera le plus haut du monde avec 292 mètres. Dix autres

sont planifiés. L'industrie hydroélectrique est le deuxième secteur économique du Yunnan, après celui du tabac. La province qui produit 10 % de l'électricité chinoise, approvisionne les régions voisines et exporte vers les pays sud-asiatiques.

e chantiers



est prévu pour 2013. ©Véronique Kohler/CUEJ

d'un terminal capable de gérer 15 000 conteneurs par an. Achevé en 2010, il est situé juste en amont du quai actuel. Sa mise en service débutera quand les autres ports du Mékong seront équipés pour recevoir les porte-conteneurs. Déjà la Thaïlande construit un second port à Chiang Saen et modernise ses installations à Chiang Khong. Le Laos, lui, investit dans son port de Ban Xieng Kok.

70 000 conteneurs par an
Mais le Yunnan ne se contente plus de son port frontalier. Il compte déplacer la majorité de son activité fluviale à mi-chemin entre Guanlei et Jinghong. Cette nouvelle zone portuaire appelée Ganlanba, dont le chantier a débuté en 2009, s'apprête à accueillir 70 000 conteneurs par an d'ici 2013. Contrairement à Guanlei, les routes menant à Ganlanba sont de meilleur accès, surtout lors de la mousson. Bientôt, un nouveau pont y améliorera la plateforme logistique et remplacera les deux bacs actuels qui transportent

1 million de passagers par an entre les deux rives. Encore plus en amont, la zone portuaire de Jinghong, située à 81 km de la frontière par voie fluviale, paraît plongée dans la torpeur. Dans la capitale du Xishuangbanna, des navettes proposent deux fois par jour des tournées d'une dizaine de kilomètres sur le Mékong, permettant aux visiteurs d'admirer le fleuve, bercés par les chants et les danses traditionnelles de la minorité locale Dai. Les croisières pour la Thaïlande, elles, partent deux fois par mois. Malgré les bancs de sable qui émergent au milieu du fleuve, un second terminal est en chantier à quelques mètres de l'actuel quai. Les autorités portuaires ambitionnent d'accueillir 400 000 personnes et 100 000 tonnes de marchandises par an à Jinghong dans les années à venir, et, à long terme, 1,5 million de personnes et 400 000 tonnes de marchandises par an. La clé de l'énigme :

关累十年磨一剑变身祖国南大门

“关累”，在傣语中是追逐金鹿的地方，作为澜沧江上第一港的关累港与缅甸隔江相望，被誉为水上国门。作为关累海事处的一名职员，戴新发亲眼见证了关累码头的成长经历。现在的关累码头，早晨忙碌非凡。九点多，在隆隆机声中，近百名皮肤黝黑的搬运工正大汗淋漓地装货卸货，近十辆大型卡车停靠在岸边等待着上货下货，数百名肌肉结实的搬运工将从泰老缅三国方向运来的木材、棕榈油、咖啡等货物卸船装上汽车。而通过全国的汽车运来的蔬菜、大蒜等物资，也在此被装船运往泰老缅三国。在关累海事处工作的戴新发告诉我们，最近十多年来，关累码头发生了翻天覆地的变化。面对着滔滔江水，戴新发向我们讲述了他关于关累的记忆。九八年刚参加工作的他就被派到关累海事处执勤，第一次见到关累码头的情景深刻的印在他的脑海中。戴新发告诉我们说：‘十二年前，关累还是一个小码

头，没有正规的泊位，船都随意停放，晚上基本没有船进港，基础设施也不好。”看到我们疑惑的表情，戴新发继续解释道：“随着我国加强了与东南亚国家的贸易合作，通商往来的船只越来越多，现在24小时都有船进港，码头的工人也越来越多。特别是在2004年扩建了码头及相应的基础设施后，近七成的货船在关累码头卸货上货。现在的关累码头有洪、中、枯水3个泊位，随着燃油价格上涨，江海运输因其运量大、成本低受到国内出口商家青睐。2008年开始修建的集装箱货柜现在也已完工，这使关累码头成为澜沧江-湄公河上第一个集装箱码头。相信以后的船会越来越多。”

信莉丽

Cet entretien avec Dai Xinfa, vice-administrateur du terminal de Guanlei, a été réalisé et écrit par Xin Lili, étudiante en journalisme de l'Université du Yunnan. L'homme raconte la métamorphose du port où travaille aujourd'hui une centaine de personnes.

Vingt ans d'alliance fluviale

Le GMS (Greater Mekong Subregion/ Région du grand Mékong) est une coopération intergouvernementale regroupant les six pays traversés par le Mékong : Thaïlande, Vietnam, Cambodge, Laos, Birmanie et Chine. Mise en place en 1992 à l'initiative de la Banque de développement asiatique (BDA), elle vise à promouvoir les échanges commerciaux entre ces Etats dont les relations

ont été interrompues par la colonisation, puis par des décennies de guerre. Son action concerne les infrastructures routières et maritimes, l'interconnexion des réseaux électriques et de télécommunication, le développement industriel et touristique, l'agriculture et l'environnement. La région du Grand Mékong s'étend sur une superficie de 2,3 millions de km² et compte 312 millions d'habitants.

le barrage situé à quelques kilomètres au nord de Jinghong, terminé fin 2010. Deux autres projets de barrage sont dans les cartons de la compagnie d'électricité Huaneng. Le premier, situé en amont de Ganlanba, l'autre au nord de Guanlei. Outre la production d'électricité, leurs écluses permettront de réguler le débit du fleuve et le rendront navigable jusqu'à Jinghong en saison sèche comme lors de la mousson.

Véronique Kohler
Diane Lecorsais





Sur les rives, la vie s'écoule

Alors que le fleuve devient une voie express pour l'import-export, il joue toujours un rôle essentiel dans le quotidien des Yunnanais.

Assis sur le muret d'un petit embarcadère, dos au Mékong, une dizaine d'hommes attend. De l'autre côté de la rive, le drapeau chinois flotte sur deux bateaux rouillés. Dans deux heures, ces embarcations pourront traverser le fleuve, chargées de bois d'hévéa, qu'il faudra déposer dans des camions. Juste un aller-retour, et leur journée sera finie. Cigarette à la main, auto-radio allumé, les hommes regardent monter lentement l'eau brunâtre remuée par le courant. Tous les matins, le niveau augmente pour atteindre la hauteur de l'embarcadère vers midi. « *C'est un effet de la Lune* », assure l'un d'eux, sans l'ombre d'un doute. Bien loin du phénomène naturel des marées, il s'agit de largages d'eau quotidiens, opérés par le barrage en amont de Jinghong.

Terrain de jeu

Comme ces passeurs d'hévéas, les agriculteurs qui peuplent les berges ne mesurent pas l'importance des transformations du Mékong. Aménagement des ports, construction de barrages hydroélectriques et dragage du lit : ces notions leur sont étrangères. Entre Jinghong et la petite ville de Ganlanba, les rives sont encore sauvages. En cette fin de saison sèche, l'eau laisse apparaître bancs de sables et rochers épars. Sur les berges parsemées de bambous et de bananiers, la vie s'écoule comme un long fleuve tranquille. Ici des cultivateurs récoltent leurs bananes, là un fermier rejoint sa maison en barque.

Un peu plus loin, Li Tei, les habits couverts de terre, gare son vieux triporteur



« Les fruits poussent grâce au soleil et à l'humidité, je crois qu'il n'y a pas de meilleur endroit pour vivre. »

devant chez lui. Il est 9 heures, et sa journée de travail est déjà terminée. Il a passé une partie de la nuit à récolter du caoutchouc sur ses 5 hectares de plantations. Jusqu'au soir, il va profiter de sa famille et de son cadre de vie. Li Tei est arrivé ici il y a une vingtaine d'années, alors qu'il était enfant. Aujourd'hui, huit personnes vivent dans la maison de bois surélevée, construite par ses grands-parents. Dans la cour ombragée par les arbres fruitiers, son fils et sa nièce jouent avec des bidons en plastique. En contrebas coule le Mékong. Si les enfants adorent s'amuser dans l'eau, le fleuve est bien plus qu'un terrain de jeu pour cette famille de cultivateurs. « *Nous nous lavons dedans et y faisons notre lessive régulièrement* », explique Li Shage, la femme de Li Tei.

Pour ne pas quitter leur maison et leurs terres, le couple envoie chaque semaine son fils de quatre ans à l'école à Jinghong, vingt kilomètres plus au nord. Car même s'ils ont voyagé dans différentes régions de la Chine, comme Shanghai et la province de Canton, ils n'imaginent pas vivre ailleurs. « *Le climat est bien plus agréable ici, les fruits poussent grâce au soleil et à l'humidité, Je crois qu'il n'y a pas de meilleur endroit pour vivre* », sourit Li Tei, qui avoue vouloir passer le reste de sa vie sur cette rive. Du temps de ses ancêtres à celui de ses enfants, le Mékong semble immuable, et la vie toujours aussi paisible. Chen Zhongxue a lui aussi été conquis par cette région tropicale. Arrivé de Jinggu, sa ville natale, il a construit sa maison il y a trente ans, à deux pas des berges. Seul un champ de maïs sépare le fleuve de son habitation sommaire. Devant chez lui, la route de Ganlanba, bordée de palmiers,



La vie s'organise autour du fleuve. Les yeux rivés sur l'eau, ils attendent que le poisson morde, guettent l'arrivée du bac, lavent leur voiture.

©Chloé Bossard, Véronique Kohler, Diane Lecorsais et Ermeline Mouraud/ CUEJ

suit le cours sinueux de l'eau. Les cars touristiques sont nombreux à l'emprunter ; les plus courageux la parcourent à vélo. Cette fréquentation fait le bonheur des petits producteurs de fruits, qui étalent ananas, mangues, bananes et *boluomis* (fruits du jacquier) dans des paniers tressés sur le bas-côté, à l'entrée de Ganlanba. « *Nous vendons de plus en plus de fruits et la vie s'améliore de jour en jour* », confie l'un d'eux. Peu habitués aux 40 degrés ambiants, les voyageurs se régalaient volontiers d'un ananas sucré et rafraîchissant, découpé devant eux, avant de continuer leur route.

Faute de pont, ils prennent le bac

S'il est facile de longer les rives du Mékong, le traverser s'avère beaucoup plus compliqué. Quelques habitants possèdent leur propre barque mais la plupart doivent aller jusqu'à Ganlanba pour prendre un bac, qui fait des aller-retours toute la journée. Travailleurs et riverains l'empruntent quotidiennement, parfois avec leur voiture ou leur camionnette chargée de caoutchouc, fruits et légumes. Il est le seul point de passage sur les quarante kilomètres qui séparent Jinghong de Ganlanba. Ici, tous attendent la construction prochaine d'un pont, en lien avec celle du port. « *Je pourrais rentrer tous les jours chez moi car je perdrai moins de temps à attendre le bateau* », explique Yu Enyan, qui habite en ville et travaille sur la rive opposée. Deux ponts ont déjà été construits à Jinghong où le fleuve n'est plus un obstacle.

La ville vit aujourd'hui le dos tourné au Mékong. Le port, minuscule, accueille deux ferries touristiques par jour. Sous le nouveau pont, l'eau ne sert plus qu'à laver les motos et les voitures des citadins. Zhang, en chemise blanche et pantalon de costume, et sa femme, en robe longue colorée, savonnent méticuleusement leur Honda noire aux vitres teintées. « *On a vu ça en passant sur le pont et on a eu envie d'essayer* », raconte-t-il, une bassine bleue à la main. A côté de lui, Xu vient tous les jours avec des amis lors des grosses chaleurs laver sa moto rouge. Dans cette ville de 120 000 habitants, le Mékong est devenu un simple décor de carte postale.

Chloé Bossard
Ermeline Mouraud

Du poisson sauvage au produit d'élevage

A cause du barrage, les eaux de Jinghong sont dépeuplées. La pisciculture a pris le pas sur la pêche traditionnelle.

Gasa, petit village à une dizaine de kilomètres à l'est de Jinghong. Devant sa minuscule cabane sur pilotis, perchée entre deux étendues d'eau, Sheng Guihua nourrit ses poissons. Restes d'ananas, de viande, épluchures de légumes et grains de riz : des déchets rachetés aux restaurants du coin. Dans l'eau, plusieurs centaines de nageoires se disputent leur part du butin.

Sheng Guihua a laissé tomber sa plantation de maïs et de pommes de terre il y a quatre ans, le travail étant devenu trop pénible. Cette grand-mère de 58 ans vit aujourd'hui grâce à la pisciculture avec son fils et ses deux petits-enfants. L'élevage de poissons lui rapporte 50 000 yuans par an, juste de quoi rembourser la location des bassins et subvenir à ses besoins. « *Et ça nous laisse du temps pour vendre des fruits et gagner un peu plus d'argent* », explique-t-elle.

3 000 pisciculteurs

Comme elle, plusieurs dizaines de familles élèvent des poissons à Gasa. Situés à quelques kilomètres du Mékong, les élevages ne dépendent pourtant pas du fleuve. « *L'eau vient principalement des sources souterraines et de la pluie* », assure la propriétaire des bassins de Sheng Gui-

hua. Dans ce village, où l'eau est abondante, la pisciculture est une tradition. Mais depuis dix ans, le nombre de bassins ne cesse d'augmenter.

Aujourd'hui, quelque 14 000 hectares sont consacrés à la pisciculture dans les environs de Jinghong, faisant vivre plus de 3 000 familles. La quantité de poissons produite a doublé en sept ans, passant de 6 451 tonnes en 2004, à 6 604 tonnes pour les six premiers mois de 2010. Ces éleveurs remplacent petit à petit les pêcheurs du Mékong, contraints de quitter les rives devant la rareté du poisson. En cause, le barrage mis en service l'an dernier au nord de Jinghong, qui bloque leur migration vers l'aval du fleuve. « *Je fais de moins en moins de prises et les poissons sont de plus en plus petits* », constate un pêcheur amateur, qui passe tous ses dimanches matins sur la rive droite de Jinghong. Sur la rivière Luisha, affluent du Mekong, on raconte que les pêcheurs professionnels, autrefois nombreux, ont déserté les berges. Pour continuer à vivre de leur activité, la plupart d'entre eux jettent à présent leurs filets avant le barrage ou se reconvertisent.

C. B. et E. M.

Campagne anti-tabac

Longtemps chasse gardée de l'industrie de la cigarette, les environs de Tonghai se reconvertissent depuis dix ans dans une activité plus lucrative : celle des légumes.

Fin d'après-midi, à Tonghai. Un petit triporteur rouge aux arceaux grillagés traverse en pétaradant les allées du village fermier de Changhe. Entre maisons bricolées de briques et bâtisses de trois étages en béton, la carriole motorisée soubresaute sur les sentiers crevassés et parsemés de pierre, jusqu'à l'étendue teintée d'ocre et de verts des champs de légumes. Au loin, des dizaines d'autres, à l'arrêt, jonchent les bas-côtés d'un chemin de terre étroit et sans fin, aménagé entre les terrains agricoles.

En tongs, jean, t-shirt et protection imperméable sur les avant-bras, le conducteur saute du véhicule, la clope au bec. Il charge deux paniers en osier sur ses épaules et rejoint sa famille, déjà en plein labeur dans la plantation de choux. L'un tranche chaque légume d'un coup sec, l'époussète à la hâte et le lance au suivant qui les transporte, tel un funambule, sur un muret de pierre jusqu'à la carriole. Bien tassé et aspergé d'eau, le chargement rejoint le village sous le soleil couchant.

55 millions d'euros

Cette scène se répète inlassablement chaque jour sur près de 20,8 millions de mus (près d'1 million et demi d'hectares) de champs à Tonghai, depuis les années 1997-1998. Radis, chou, oignons, ail, céleri, bambou... Aujourd'hui, 83 % des 275 000 habitants de Tonghai vit des légumes, dont la capacité totale de production en 2010 était de 5,8 millions de kg, tandis que sa valeur d'exportation avoisinait

les 55 millions d'euros. En un an, tout un district, jusqu'alors utilisé comme main d'œuvre de proximité par la ville de Yuxi, capitale du tabac et patrie de l'entreprise de cigarettes Hongta, s'est reconverti dans la production commerciale de légumes.

Le risque est calculé

Une reconversion express, influencée par la transformation de l'industrie de la cigarette, qui fusionne ses entreprises et réduit sa production à cette même période. Les terrains laissés vacants par le tabac sont immédiatement récupérés pour d'autres plantations, comme les légumes dont les surfaces de cultures bondissent de 9 % en 1998. Les paysans de Tonghai, libres de choisir leurs plantations depuis la décollectivisation de 1978, cessent d'être des fonctionnaires et s'aventurent hors du système sécurisé mais plus contraignant



du tabac, obligatoirement vendu à l'Etat à un prix fixé en dessous du marché. Ils se risquent sur les marchés légumiers, dépendants de la demande et de la production mais plus rentables, et dont les prix sont soutenus par une politique agricole mise en place par le gouvernement en 1998. « J'ai arrêté de planter du tabac cette année-là », témoigne Pu Chuantao, agriculteur au village

Sources

- Bureaux de l'agriculture et de l'eau du gouvernement de Tonghai
- Tobacco in the people's Republic of China, FAO organisation
- Entreprise Donglu

Les cigarettes partent en fumée

En 1992, l'Etat chinois décide de réduire son traitement et sa production de tabac pour s'adapter aux normes de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), qu'il rejoindra en 2001. Les grandes usines de tabac ont ainsi dû fusionner, passant de 180 en 1997 à 136 en 2010. Une centaine d'autres ont été fermées. L'Etat modernise également le processus de fabrication des cigarettes, pour utiliser moins de feuilles de tabac. Quand 41,3 tonnes étaient requises pour produire

un million de paquets en 1985, seulement 27,8 tonnes sont nécessaires en 1998, soit environ 1/3 de moins.

Conséquence : la totalité des terrains occupés par les plantations de tabac en Chine est passée de 2,3 à 1,4 million d'hectares entre 1997 et 1998. Au Yunnan, l'une des quatre provinces où l'Etat a concentré sa production depuis 1992 (avec le Guizhou, le Sichuan et le Henan), les plantations ont été réduites drastiquement. Entre 1997 et 1998, la surface de culture est passée de

570 000 à 323 000 hectares. Une baisse de 43 %.

Si le tabac reste une industrie très importante en Chine, et particulièrement au Yunnan, où il représente près de 45 % des revenus fiscaux, son économie est vouée à changer. Il subit de plein fouet, après les pays occidentaux, une baisse de la consommation, influencée par des campagnes de santé anti-tabac. Symbole de ces changements, une loi adoptée le 1^{er} mai dernier impose l'interdiction de fumer dans les lieux publics.



Le chou aiguisé les appétits

Chou, chou chinois, chou fleur... ronds ou allongés, ils ont transformé le paysage de Tonghai depuis que la ville est devenue une plaque tournante vers les marchés de l'Asie de l'est. 5 h, le marché au gros de légumes de Jinshan s'éveille. Une file de camions surchargés se forme devant les portes d'entrée. Peu à peu, l'odeur des pots d'échappement laisse place à celle du chou, le produit phare de la saison. Il en transite quelque 1 000 tonnes par jour sur la grande place, amenées par les paysans sur leurs triporteurs rouges. A peine arrivés, les fermiers sont encerclés par des négociateurs. Pu

Fadong, 36 ans, travaille pour Donglu, l'une des deux grandes entreprises exportatrices de Tonghai. Un long raclement de gorge, un crachat maîtrisé, et l'homme commence son tour du marché. « *J'ai arpenté les champs hier soir pour noter les légumes qui m'intéressent, et je jette un coup d'œil sur toutes les cargaisons ce matin pour vérifier leur qualité* », explique le négociateur à la carrure imposante en tâtant chaque chou d'une main experte. Il en observe attentivement chaque feuille. Une fois négociées, les montagnes de choux s'entassent au fond des camions de l'entreprise Dong Lu, établie à quelques

kilomètres du marché. Avec 80% bénéfices issus de l'exportation, l'entreprise compte 140 employés et se tourne principalement vers les marchés étrangers depuis la suppression des taxes agricoles en 2004. Une stratégie payante. « *On fait plus de profits avec les exportations que le marché chinois* », affirme Liu Hong, directrice du service logistique. « *Quand le prix du chou est au plus haut, j'en vends une tonne pour 1 500 yuans en Chine, contre 2 500 yuans en Malaisie, en Thaïlande ou au Vietnam.* » Ce pays frontalier pauvre en plantations de légumes est devenu son plus gros client en 2011. **A.C.**



de Changhe. Sous son chapeau en osier, le vieil homme offre un visage souriant, satisfait du chemin parcouru. « *J'ai travaillé pendant 10 ans pour le gouvernement. Je gagnais de 5 000 à 6 000 yuans (entre 550 et 660 euros) chaque année pour une famille de quatre. Ça nous suffisait* », affirme-t-il humblement.

Le regard apaisé, presque absent, le paysan gratte le dos de sa blouse bleu avant de continuer : « *En 1998, le prix du tabac était plus bas que celui des légumes, qui se ramassent à toutes les saisons. Le tabac ne se récolte qu'une fois dans l'année. Aujourd'hui, je plante du chou, du chou chinois, du chou fleur, de l'ail, des pousses de bambou et du céleri, en alternant les cultures. Je vis mieux, j'ai pu me construire une maison de 130 m² sur trois étages* », raconte-t-il avec fierté, avant de s'éloigner sur sa bicyclette en ferraille. Parmi ses voisins de parcelles, nombreux sont ceux à avoir parié sur les légumes, dont le grand favori est récolté quatre fois par an : le chou. Un changement facilité par des conditions climatiques propices

à l'agriculture et par la mise en place d'outils visant à accroître les rendements.

Un système d'irrigation efficace

Les cultures ont besoin d'eau. Jusqu'à 9 millions de mètres cubes d'eau sont pompés chaque année dans le lac fermé de Qiluhu, qui sert de réservoir au district de Tonghai. 420 pompes, construites en 1949 et renforcées en 1997, puisent l'eau pour alimenter le système de canaux, creusés dans la terre ou construits en béton. Les paysans n'ont plus qu'à remonter manuellement des sortes de petites écluses pour que l'eau monte et vienne irriguer leurs champs. En 2011, l'Etat va investir un peu plus de 8 millions de yuans (880 000 d'euros) dans les infrastructures hydrauliques, dans l'intention d'augmenter le nombre de réservoirs pour l'irrigation et d'assurer un meilleur approvisionnement en eau potable. Signe que la Chine considère ses potagers du sud comme essentiels au développement de l'économie nationale.

Amandine Chappotteau



A Tonghai, 83% de la population vit des légumes, et surtout des choux : en mai il en transite 1 000 tonnes chaque jour au marché.

© Amandine Chappotteau et Basile Lemaire/ CUEJ



Après la saignée de l'hévéa, le caoutchouc commence à couler. A gauche, Li Luba, une cultivatrice, avec sa récolte.

© Pauline Croquet, Mathilde Debry, Romain Mielcarek/ CUEJ



Dans la région tropicale du Xishuangbanna, au sud du Yunnan, la forêt verte et humide s'étend à perte de vue. Loin de la jungle fantasmée, des rangées symétriques et régulières d'hévéas grimpent le long des montagnes. Ici, où le climat moite et chaud fait idéalement grandir ces arbres, la Chine a dessiné la plus grande réserve de caoutchouc sur son territoire. Et bien lui en a pris. Avec la croissance fulgurante de son parc, la République populaire est devenu le premier marché mondial de l'automobile. Impossible de satisfaire l'immense demande intérieure de véhicules sans fabriquer des pneus, dont le caoutchouc naturel garantit la qualité.

Profitant d'un savoir-faire reçu des Thaïlandais soixante ans plus tôt, les Chinois accélèrent, au début des années 1990, la production du sérum laiteux et collant. La Chine en consomme désormais 11,5 millions de tonnes par an, loin devant les États-Unis (3,5 millions de tonnes).

Saignée nocturne

Jinghong, capitale du Xishuangbanna. Ornée d'éléphants et de temples dorés, la ville est coupée en deux par le Mékong. Tout autour d'elle, des montagnes d'hévéas en escalier et colimaçon. « Avec le tourisme, la culture du caoutchouc est la plus grande ressource économique de la ville et de la région », explique Liu, directeur à Jinghong de la filière du plus gros exploitant de caoutchouc naturel du pays, le groupe Yunnan Nongken. Cette entreprise d'Etat est, dans ce domaine, le seul partenaire industriel de Michelin en Chine. Juste en



L'hévéa sur les chapeaux de roue

La Chine consomme 11,5 millions de tonnes de caoutchouc par an, pour tenir son rang de premier marché mondial de l'automobile. Dans la région du Xishuangbanna, elle brûle la forêt tropicale pour développer sa culture de l'hévéa.

face du siège de Yunnan Nongken, en plein cœur de la ville, une ferme - terme générique pour désigner une plantation - se dévoile. « Nous en avons quatre, ce qui représente 12 300 hectares en tout. Elles sont toutes situées en ville, pour être plus faciles d'accès et parce que la terre y est meilleure. Les plantations des collines appartiennent à des petits exploitants privés », précise le responsable.

Les hévéas de la compagnie sont coincés entre un hameau fait de tôle et un restaurant. Quelques écoliers en uniforme bleu slaloment entre les arbres, immédiatement suivis d'un triporteur maladroit. Des tas de sacs plastique éventrés et de déchets souillent le lieu. Non loin, un contre-maître coiffé d'un chapeau de paille pointu explique que ces arbres ont une quarantaine d'années. Usés par les nombreuses entailles en spirale sur l'écorce, ils seront bientôt débités en planches, puis remplacés.

Un hévéa ne commence à produire du caoutchouc qu'au bout de sept ans. A quatorze, il sécrète un maximum du sérum qui lui permet de cicatiser. Les bols de terre cuite accrochés aux troncs recueillent la goutte-à-goutte qui file le long des plaies. Dans la nuit, de deux heures à six heures, les employés procèdent à la saignée, avec une lampe frontale pour seul éclairage. Ils tranchent de bas en haut dans l'écorce avec un couteau courbe. A onze heures, ils repassent recueillir le nectar pour le stocker et le préserver dans des grandes bassines pleines d'eau. Une fois recueilli, traité et empaqueté, il remon-

Avec un salaire mensuel entre 300 et 2 000 yuans selon la récolte, les cultivateurs d'hévéa estiment qu'ils gagnent bien leur vie par rapport aux citoyens de Jinghong.

tera à Kunming, au siège de l'entreprise, pour être vendu aux usines de transformation implantées dans tout le pays. Comme par exemple à la future usine de pneus Warrior, située à Wuwei, à 400 km à l'ouest de Shanghai et détenue à 40 % par Michelin et à 60 % par les entreprises chinoises Double Coin et Huayi. Le sac brut de 40 kg coûte 154 dollars, pour le caoutchouc de moindre qualité. L'or blanc est la matière première qui a subi la plus forte progression de prix cette année, atteignant une augmentation de 89%. En raison d'une demande

sans cesse croissante, il a franchi en décembre dernier un plafond historique et s'achète sur les marchés à 4 850 dollars la tonne sur le marché mondial.

Au pied des arbres, les petites mains de la production y trouvent leur compte. Depuis 1996, le couple Wang, issu de la minorité Yi, s'occupe au quotidien d'une parcelle de 300 arbres pour le groupe Yunnan Nongkeng. Sur le site de la compagnie, ils vivent avec leur fille dans une maison modeste et négligée, dont le toit comme les meubles appartiennent à l'entreprise. L'adolescente est habituée

aux allées et venues nocturnes de ses parents. Chacun des époux gagne entre 300 et 2 000 yuans par mois selon les récoltes. Ping, la femme, aime son métier qui la laisse profiter librement du reste de la journée. Elle estime bien gagner sa vie par rapport aux autres citoyens de Jinghong.

Sur les 30 kilomètres qui relient Jinghong à Ganlanba, une route tortueuse longe le Mékong. Elle est bordée de petites fermes d'hévéas. A la toute >>>

>>> fin des années 1980, l'Etat chinois a subventionné les paysans pour les inciter à abandonner le riz et le maïs au profit du latex. A l'époque réticents face aux délais de rentabilité, ils ne se voient plus cultiver autre chose aujourd'hui. Comme chez les Li, la plante suffit à nourrir toutes les générations. Luba, la mère, revêt son costume traditionnel des Akha, une veste noire ourlée de broderies multicolores, s'assoit sur sa terrasse et raconte. Il y a quinze ans, les six membres de sa famille habitaient encore sur les cimes. Avec les revenus florissants qu'ils tirent de leurs 200 arbres, ils ont décidé de descendre s'installer au plus près de la route pour faciliter le ramassage par les voitures de collecte. Désormais, ils résident dans un hameau, où 80 familles akha vivent toutes du caoutchouc.

Collines pelées

Les bonnes années, la confortable recette de 10 000 yuans par mois permet aux Li de se reposer de décembre à février, à la fin de la saison. Luba espère même pouvoir construire une autre maison plus belle, plus grande, plus moderne. Pour assurer le futur de son fils jeune marié, elle et son époux lui ont cédé quelques arbres. Les Li auraient aussi aimé agrandir leur plantation. Mais l'Etat, autrefois moteur de l'aventure, ne leur en n'a pas donné l'autorisation, au prétexte de préserver la forêt tropicale. Depuis quelques années, le gouvernement local reconnaît timidement l'impact néfaste de l'hévéa sur l'environnement. Ses racines ne retiennent pas l'eau de pluie et contraignent les cultivateurs à l'arrosage, là où la forêt tropicale fonctionnait comme une éponge. « *Les autorités admettent la nécessité de contrôler la culture intensive de caoutchouc et commencent à établir une réglementation* », assure Tang Shouxian, directeur du centre de recherche du jardin botanique du Xishuangbanna, à Mengla, une heure au sud de Jinghong.

Mais, pour Wu Zhaolu, universitaire de l'institut d'écologie de l'Université du Yunnan, à Kunming, « *la forêt tropicale n'est protégée que sur certaines zones* ». Les textes d'encadrement, encore flous, concernent seulement les entreprises publiques : « *Dans les esprits, les mauvaises influences sur l'environnement ne représentent rien comparé aux avantages financiers de cette culture.* »

Au nord du Xishuangbanna, les collines pelées laissent présager que d'autres plantations s'apprentent à pousser dans la terre rouge et au delà. Sur la route du sud qui mène aux pays voisins, les tractopelles terrassent frénétiquement les montagnes. Premier importateur mondial de caoutchouc, la Chine suffit de moins en moins à ses besoins. Si, en 1990, elle parvenait à satisfaire 50 % de sa demande intérieure, elle ne fournit plus à présent que 30 % de la matière première.

Comme l'a fait la Thaïlande autrefois, elle s'en va désormais planter chez les pays voisins, moins regardants en matière écologique.

**Pauline Croquet
Mathilde Debry**



Le Laos, terre

De l'autre côté de la frontière, les entreprises chinoises exportent leur savoir-faire.

Nous sommes comme des soldats, luttant en première ligne. Nous devons obéir aux ordres de notre entreprise. » Assis à une table, Monsieur Huong fume brune sur brune dans la moiteur du matin laotien. Cadre de la plus importante entreprise gouvernementale d'hévéa de la province chinoise voisine, le groupe Yunnan Nongken, il est arrivé à Luangnamtha il y a cinq ans, pour faire pousser des hévéas sur les terres du nord du Laos. Avec 22 de ses collègues, il vit dans un hameau de petites maisons jaunes et blanches qui sentent encore le neuf, à proximité des trois plantations de 9 000 mu (603 hectares) dont il est responsable. Deux traducteurs locaux lui permettent de communiquer avec les autochtones. « *Les employés chinois sont très différents des Laotiens qui sont naturellement fainéants. Nous devons leur apprendre à travailler.* »



de mission

Plantés en 2006, les arbres de l'entreprise chinoise sont encore trop jeunes pour rendre du caoutchouc. En attendant la première saignée d'ici deux ans, 200 employés laotiens sont formés aux techniques de semis et de culture de l'hévéa. Payés 210 yuans annuels par mu (0,067 hectare) pour entretenir les jeunes plantations, ils peuvent échanger leur salaire en monnaie laotienne au centre ville, où commerces en tous genres, hôtels de luxe et propriétés chinoises fleurissent depuis une dizaine d'années.

Homme fort

A quelques kilomètres, une usine endormie se dresse au milieu de la jungle. Là, machines de traitement, verrerie de laboratoire et même balais sont chinois. Construite en 2008 par le groupe Yunnan Nongken, elle sert à sécher et à emballer les récoltes des entreprises chinoises qui l'ont précédée au Laos. D'ici 2013, elle tournera à plein régime grâce aux litres de sérum blanc issus de ses propres arbres. « Le Laos a besoin d'infrastructures industrielles pour développer son économie. Nous apportons

la technologie chinoise et nous fournissons du travail aux Laotiens. Grâce à cet échange, nous participons aux bonnes relations entre nos deux pays », explique monsieur Zhang, responsable de la branche laotienne de l'entreprise. Originaire du Xishuangbanna, la région chinoise voisine, il rend régulièrement visite à sa femme et à son fils, restés au pays. Ses journées de travail s'enchaînent avec lenteur, rythmées par des orgies de nourriture chinoise et la CCTV. « C'est parfois difficile de vivre en ces terres reculées. Il faut être un homme fort. » Monsieur Zhang fait partie de ces missionnaires chinois mutés sans ménagement pour participer à un ambitieux programme de développement et de rapprochement sino-laotien, subventionné par l'Onu et l'Union européenne depuis 1990. Avec 46 autres entreprises compatriotes, sa filiale loue la terre qu'elle cultive au gouvernement laotien 4 000 yuans par mu, en partie grâce aux aides financières distribuées par le gouvernement central chinois. En échange, le groupe Yunnan Nongken s'est engagé à embaucher 90 % de sa main d'œuvre au Laos.

Plus rentable que le riz

L'objectif est de remplacer peu à peu la traditionnelle et très lucrative culture du pavot à opium par celle de l'hévéa, dont les bénéfices équivalent presque ceux de la drogue. En 2006, un hectare d'hévéa produisait en moyenne 1 360 kg de caoutchouc, vendus 800 dollars, tandis qu'un hectare de pavots produisait 8 kg d'opium, vendus 903 dollars. Une part des recettes de l'entreprise doit également être investie dans le financement d'infrastructures locales, telles des routes, des écoles ou des églises.



Une famille laotienne dans le village de Luangnamtha, où des hévéas sont plantés par les Chinois.

En bas: du latex sorti de l'eau.

© Mathilde Debry, Sarah Irion / CUEJ

Ainsi, là où la jungle semble vierge de toute empreinte humaine, les montagnes sont d'ores et déjà couvertes de jeunes pousses. Ça et là, la forêt tropicale brûle pour laisser place à de nouvelles cultures. Par delà le fleuve, le gardien chinois d'une des trois plantations raconte : « Le village d'en face nous a vu planter les arbres à caoutchouc. Depuis, il veut lui aussi en faire pousser, c'est plus rentable que le riz. » Car ici, avant, point d'opium ni de trafic. Mais peu importe. L'or blanc doit prendre racine, au risque de quelques excès de zèle. Birmanie, Laos, Thaïlande : une ceinture de caoutchouc soude peu à peu la Chine et ses pays voisins, primant désormais sur les objectifs de développement initiaux. Malgré les salaires de transition dispensés par les entreprises, certaines minorités ethniques ne semblent pas avoir la patience d'attendre que poussent les arbres chinois. Selon un rapport de l'Unodc, l'office des Nations Unies contre la drogue et le crime, la production d'opium laotienne a de nouveau augmenté de 52 % cette année.

P.C. et M.D.



HEKOU, à la frontière du Vietnam. Pour élargir ce goulot d'étranglement, le Yunnan déplace les montagnes.

胡建义是地口道
的河人。他靠摆
年地摊，贩卖河
地口，老街之生
的今水果，维之
的司仅卖他瓷的
年司能挣10多
万就利润增
了20倍。
2006-2007年
间，每车到河
口，的物分都
以在十钟内
卖完；拉货的
人单经过了
改装，的胎和
卡焊的最多骨
架，十口余吨
的繁一程度
的见一斑。我
建成义说，于
的功发源于河
的商展，过口
的创人通，有
活”等富神
。河与越南老
街隔河相望，亩
过去的两岸一
亩芭蕉地，今
荒草地如阔的
已被宽立的高
路和取代的河
的上“越了100
名越南商，人
城周的边，建
中铁路场，设
可货随市处
都见，随一
受够，让感
的变，够受
化发。这个城
市

La course de fonds

À Hekou, point de passage entre la Chine et le Vietnam, les journées sont

Huit heures moins cinq. A Hekou, ville chinoise frontalière avec le Vietnam, la vie tourne au ralenti. Au dessus du Fleuve rouge, le pont d'un blanc lumineux, point de passage entre les deux pays, est encore désert. Retranchés dans leur palais à l'allure bolchévique, les douaniers ont les yeux rivés sur le cadran. Entre la douane et le pont, un cordon de barrières jaunes est dressé. Quelques touristes s'attourent, l'objectif de leur appareil photo pointé sur l'autre rive. Sur les murets le long du fleuve, à califourchon sur des motos-taxis garées dans les rues adjacentes, les travailleurs prennent des poses nonchalantes. Seule la bande des conducteurs de mototricycles brise les longs silences par des éclats de rires nerveux.



8h. L'hymne national retentit depuis un haut parleur. Les rares hommes qui s'activaient encore s'arrêtent, comme au son d'un coup de feu. Au centre de toutes les attentions, trois militaires, visage fermé, se dirigent à pas cadencés vers le porte-drapeau qui surplombe le pont. Celui du milieu tient entre ses mains la pièce de tissu qu'il accroche mécaniquement au pylône. D'un geste fier mêlé d'un cri sourd, il jette au vent l'étendard rouge et jaune qui s'élève vers le ciel.

8h05. A l'autre bout du pont, un second défilé commence. Venue de Lao Cai, la ville d'en face, une foule de paysannes vietnamiennes entame une course effrénée jusqu'au poste frontière chinois. En moins d'une minute, elles sont plusieurs dizaines à faire la queue à la douane, vêtues de la tunique traditionnelle bleue ou verte, couvre-chef en bambou et panier d'osier plein de légumes accroché sur le dos. Les touristes chinois ont sauté la barrière



s des Vietnamiens

t rythmées par les allers et venues des commerçants et des tricycles surchargés.



Des paysannes vietnamiennes affluent pour traverser la frontière, sur le pont au dessus du Fleuve rouge.

© Guillaume Clerc/ CUEJ

et rivalisent d'acrobaties au beau milieu de cette marée humaine, pour le cliché souvenir. Après un simple contrôle des passeports, les premières paysannes à sortir se précipitent vers les triporteurs qui les attendent quelques mètres plus loin. Elles grimpent dans les bennes de ces mototricycles pour un trajet rapide, à trois yuans, direction le marché aux légumes.

8h30. Tête dans le guidon, les chauffeurs foncent entre les vélos et les piétons. C'est à qui fera la course en tête, à coup de klaxon qui font rire les paysannes. À peine arrivées, les vendeuses sont harcelées par des revendeurs vietnamiens vivant à Hekou. Elles installent un stand de fortune sur le sol boueux, un emplacement loué trois yuans la journée. Restaurateurs et maraichers se précipitent pour acheter les fleurs de bananier. Les unes après les autres, asperges, aubergines et autres légumes disparaissent.

11h. Dans le prolongement du pont, un immense bouchon s'est formé, composé d'étranges tricycles sans selle, sans pédale, ni moteur. Tous attendent de passer la frontière. Sur le plateau de métal d'une de ces grosses fourmis, une montagne de paillasses en bambou, entassées sur une hauteur qui dépasse les cinq mètres. A l'avant, une personne tire le guidon afin de conduire la tour branlante. A l'arrière, deux

ou trois individus poussent le tout, à l'aveugle, pieds nus. Le soleil atteint son zénith. Lorsqu'un des pneus explose sous la chaleur, aucun des travailleurs alentours n'y prête attention. Dans la rue, les immeubles ont été transformés en entrepôts de fortune. Du magasin au dernier étage, escaliers compris, le moindre espace est réquisitionné pour stocker les produits manufacturés.

14h. Des manutentionnaires s'échinent à entasser dans les tricycles des carreaux de terre cuite venus du Sichuan, le produit le plus courant à Hekou. Pour échapper à la taxe douanière sur les poids lourds, le chargement fait moins de 8 000 yuans (880 euros). Un chariot peut atteindre trois tonnes.

16h. Côté vietnamien, sur leurs voitures de golf rallongées, les guides chassent les quelques touristes chinois désireux de visiter Lao Cai. Un flot continu de camions roule vers le poste frontière. A deux pas des douanes, sous une tonnelle bleue, un cinquantenaire en costume traditionnel blanc donne des ordres à la vingtaine d'ouvriers en train de charger ses camions de pastèques venues de Ho Chi Minh Ville. Chaque jour, il envoie en moyenne vers Kunming et Mengzi cent tonnes de café, de mangues, de noix de coco, de bananes et autres denrées alimentaires, variant avec les saisons.

19h. La frontière se ferme aux piétons. Mais elle reste ouverte jusqu'à 23 heures pour les quelques camions qui souhaitent la traverser. A la lueur des lampadaires, sur les trottoirs de l'avenue principale de Hekou longeant le fleuve, les premiers clients des vendeurs de brochettes prennent place sur les petits tabou-

>>>



>>> rets bleus, face aux entrées de Vietnam Street. Cette traduction imprécise désigne le marché couvert tenu par les Vietnamiens. Au rez-de-chaussée, des échoppes proposent des gadgets touristiques. Objets en bois laqué, chapeaux en bambou... Dans la moiteur du soir, les vendeurs avachis ne prêtent même plus attention aux touristes qui passent.

Minuit. Les mêmes vendeurs, aux ongles longs, désignent des emballages colorés de sex-toys venus des Etats-Unis. Aux balcons des premier et second étages, sous les néons bleus et roses fluorescents, de jeunes vietnamiennes en jupes courtes font des signes aux touristes, les invitant à monter. Là, dans un salon de massage de façade, une jeune prostituée se recoiffe devant un grand miroir et se met une dernière touche de rouge à lèvres. Dans les escaliers, une affiche met en garde contre les dangers du sida. Une autre fille de joie rentre se coucher dans un appartement de fortune. Elle a le teint pâle et des taches violacées dans le dos.

2h. Débarquant d'une jonque, des touristes rentrent d'une soirée passée à jouer au black jack dans l'un des deux casinos de Lao Cai. La croisière illégale d'une dizaine de mètres coûte entre 100 et 200 yuans. C'est le gagne-pain d'un homme au visage taciturne et au regard perçant, l'un des passeurs de Hekou. De jour comme de nuit, il affirme faire transiter illégalement des Chinois en territoire vietnamien. Il se dit fiché par la police. Au bord du Fleuve rouge, il descend un chemin escarpé. Sur la rive d'en face, une quinzaine de barques en bois sont entreposées. Ceux qui traversent ainsi n'ont pas le droit de se rendre au Vietnam, contrairement aux habitants de Hekou, titulaires d'un passeport autorisant la circulation dans la zone frontière. Le passeur assure que les soldats vietnamiens prélèvent une commission de 30 yuans par personne. Il ne dira rien sur leurs collègues chinois, postés à 200 mètres.

**Guillaume Boulord,
Guillaume Clerc et
Geoffrey
le Guilcher**



Une prostituée vietnamienne.

© Geoffrey le Guilcher/ CUEJ

Traverser illégalement le Fleuve rouge coûte entre 100 et 200 yuans.

© Guillaume Clerc/ CUEJ



Le carrelage s'exporte

Chaque jour, de nombreux tricycles chargés de carrelage franchissent la frontière sino-vietnamienne.

Le douanier chinois lève la main. À l'affût, Shi Cheng, « pousseur » vietnamien, réagit dans la seconde. D'un cri sec, il donne le signal à ses deux collègues postés à l'arrière du tricycle surchargé de carrelage. Les échines se courbent, les bras se tendent. Pour quitter Hekou et la longue file d'attente de la rue de la Grève, dos au poste de frontière, Shi Cheng tire de toutes ses forces sur le guidon métallique. Tel un train quittant une gare, lentement, les roues du triporteur se meuvent.

Trois tonnes de carreaux par tricycle

Comme Shi Cheng, ils sont des dizaines à pousser tous les jours plusieurs tonnes de carreaux de terre cuite. Le trio piloté par Shi Cheng parcourt la centaine de mètres qui sépare les rives chinoise et vietnamienne. Vingt minutes d'effort intense. À l'autre bout du pont, un camion récupère les carreaux. Certains alimentent les nombreux chantiers de Lao Cai et se retrouveront sur les murs des boutiques au style colonial français, ou posés au sol des balcons rococo qui ont remplacé leurs ancêtres en bois. Mais la plupart des cargaisons filent plein sud, direction Hanoi.

Une fois vidé, le tricycle retourne à toute allure se ravitailler en Chine. Plus rapide qu'un camion ralenti par les lourdeurs administratives, un seul tricycle peut répéter l'opération quatre à cinq fois par jour. Charge moyenne : trois tonnes. Chaque pousseur gagne entre 30 et 50 yuans par jour.

Dans Hekou, de toutes les marchandises à destination du Vietnam, le carrelage tient le haut du pavé. Sur le pont, elles créent chaque jour des embouteillages monstres. À tel point que

Porte à mains nues



les marchands craignent que les fruits et légumes, venus de Mengzi et de Wenshan pourrissent avant même d'avoir pu franchir la frontière.

Un chiffre d'affaires multiplié par vingt

À l'autre bout de la ville, Hu Jianji, un dandy de trente ans, expulse avec lenteur la fumée de sa cigarette taïwanaise « Alis-

Les tricycles surchargés de carrelage franchissent régulièrement la frontière chinoise

© Geoffrey
le Guillcher/ CUEJ

han 1905 », au filtre excentrique cyan et or. Ce frêle chinois, self made man, emploie le tiers des vietnamiens pousseurs de carrelage. Soit une cinquantaine de personnes en période creuse et le double quand les commandes affluent. Il y a dix ans, il tenait une petite boutique d'électroménager dans Hekou. En 2001, il voit la demande vietnamienne exploser. Il tente sa chance. En

dépit d'un ralentissement temporaire « dû à la crise financière mondiale », depuis ses débuts, son chiffre d'affaires s'est multiplié par vingt. Toutes les cinq minutes, il porte l'un de ses deux portables à son oreille droite. Tous les hommes d'affaires locaux ont un numéro vietnamien et un numéro chinois, les lignes internationales ne fonctionnant pas dans la zone transfrontalière. Dans son bureau, Hu Jian-

ji n'attend plus qu'une chose pour faire grandir son business. Dans un mois, en périphérie de Hekou, le tout nouveau pont s'ouvrira et facilitera le passage de ses camions qui ramènent chaque jour le carrelage fabriqué à Chengdu, dans la province du Sichuan. L'avenir semble lui appartenir davantage qu'aux petits pousseurs de tricycles.

G.B., G.C. et G.I.G.

La nuit tous les minerais sont gris

Sur le Fleuve rouge, des barques convoient illégalement cuivre, étain, ou encore tungstène.

Dans la périphérie de Lao Cai, le tout nouveau pont reliant la ville vietnamienne à Hekou ne sera officiellement inauguré qu'en juin 2011. Depuis septembre 2009, les camions transportant du minerai sont les seuls véhicules autorisés à l'emprunter quotidiennement. Dans la région nord du Vietnam, les mines d'étain, de phosphate ou de cuivre alimentent une Chine dont les besoins industriels ne cessent de croître. Hekou en est l'une des portes d'entrée.

La nuit, non loin de l'ouvrage d'art, juste derrière les petits restaurants bon marché où l'on vient déguster en plein air des brochettes grillées, d'autres car-

gaisons traversent illégalement le fleuve. Des bateaux en fer, protégés par des hommes armés de kalachnikovs, acheminent chaque nuit vers la Chine des tonnes de minerais échappant aux droits de douane.

Dix tonnes de tungstène

Ce soir même, un homme se définissant comme l'un des plus gros trafiquants de minerais de Lao Cai, se prépare à convoier en douce dix tonnes de tungstène de l'autre côté de la rive. Ce métal rare sert à fabriquer le filament des ampoules ou des postes de télévision, mais il est surtout convoité par l'industrie de l'aérospatiale et de l'armement.

Dissimulé par un auvent, dans sa luxueuse boutique à la devanture rouge et jaune, fermée par une grille accordéon en fer, le chargement est prêt. Empaqueté dans une cinquantaine de sacs en toile blanche, le minerai noir brillant doit être livré en Chine dans quelques heures, contre un million de yuans (environ 111 000 euros).

Au nez et à la barbe des militaires vietnamiens et chinois postés à quelques centaines de mètres ? Aucun souci ! Amusé, l'homme d'affaires vietnamien expulse vers le plafond la fumée de sa cigarette. Il assure connaître « les bonnes personnes au gouvernement ».

G.B., G.C. et G.I.G.

Triple pontage vers le sud-est as

Le Yunnan s'ouvre sur la région du grand Mékong avec la construction de trois corridors à la Birmanie, la Thaïlande et le Vietnam.

Kunming, hub régional, nouveau carrefour ferroviaire, routier et aérien, est connectée à l'est sur les trois pôles économiques de Pékin, Shanghai et Canton-Hong-Kong. Au sud, elle est une commande d'accès à la région du grand Mékong (Birmanie, Laos, Cambodge, Thaïlande et Vietnam). Impulsée par la Banque asiatique de développement, l'intégration

dotera le Yunnan d'un débouché sur la mer de Chine méridionale, via le Vietnam. L'avancement des ouvrages d'art de la ligne de chemin de fer Kunming-Hanoi est visible dans le sud du Yunnan.

Négociations

Son intégration dans un vaste système ferroviaire transasiatique reste suspendue à des négociations sur les normes d'écarte-



Des camions de la coopérative de pastèques du Yunnan, à Kunming. Leurs conducteurs birmanois transitent par l'autoroute Luxi-Kunming.

de cette région se matérialise par la création de trois corridors. Premier à être réalisé, l'axe Nord-Sud relie Kunming à Bangkok, via le Laos et la Birmanie. La construction de l'autoroute qui relie les deux villes s'est terminée en 2008.

Seul le pont entre Houayxay au Laos et Chiang Liang en Thaïlande reste à achever. Il devrait rentrer en service en 2013. Entre temps, camions et voitures doivent emprunter un ferry. A moyen terme, cette autoroute doit connecter Pékin à Singapour, et sera longée sur toute sa longueur par un train à grande vitesse.

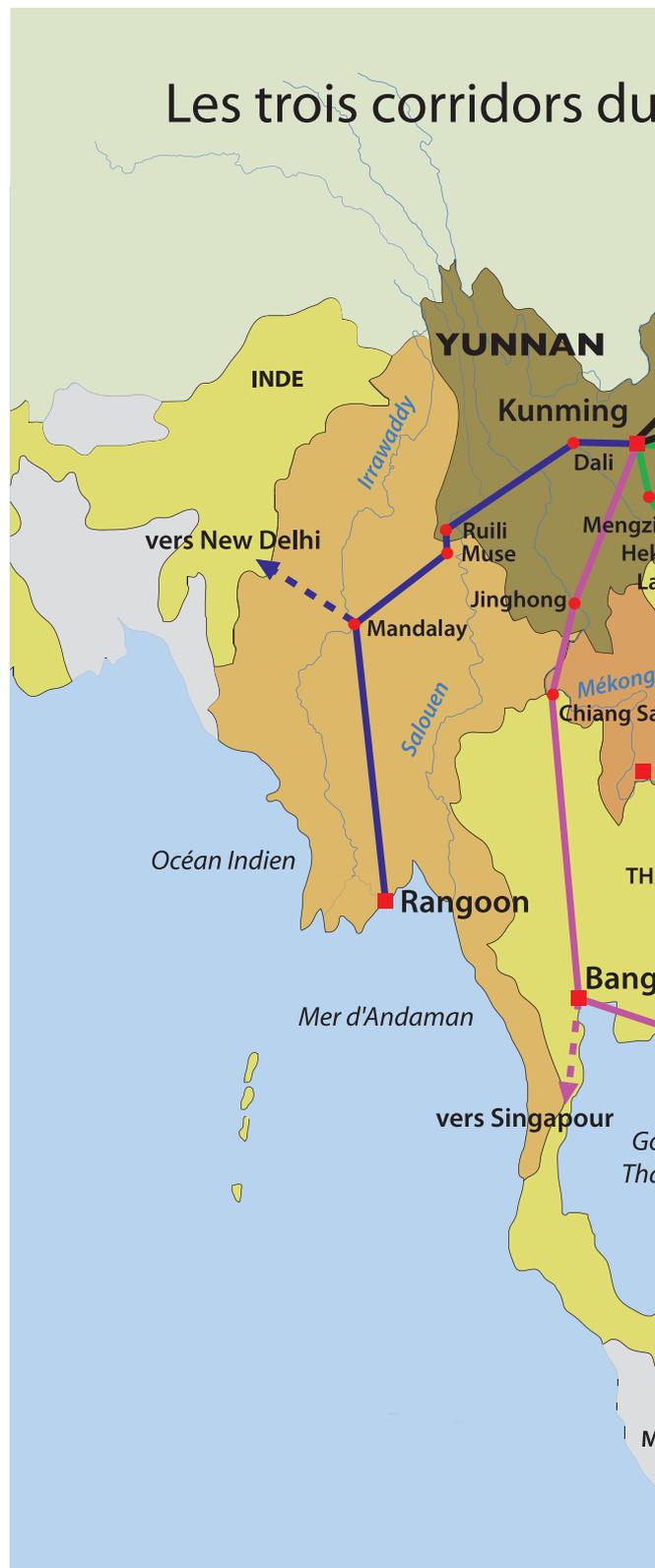
Ouvrages d'art

Réhabilitant l'ancienne voie coloniale française, un second corridor Kunming-Hanoi-Hai Phong

ment des rails. L'autoroute, aux deux tiers achevée côté chinois, doit entrer en service en 2014 côté vietnamien.

Tourné vers l'Océan indien à l'ouest, le troisième corridor international passe par la Birmanie. Déjà en service entre Kunming et Luxi, non loin de Ruili, l'autoroute atteindra la frontière birmane en 2015. Par la suite, elle devrait se prolonger en Birmanie. La voie ferrée devant relier la capitale du Yunnan à Mandalay (Birmanie), en passant par les villes de Dali et Ruili, a déjà nécessité 1,9 milliard de dollars pour la seule section yunnanaise. Au sud, ce corridor se prolonge jusqu'à l'océan Indien à Rangoon. Plus loin, à l'ouest, il pourrait rejoindre l'Inde, voire, à long terme, l'Europe.

**Guillaume Boulord
Geoffrey le Guilcher**



Asiatique

Corridors transnationaux, reliant Kunming



Lu Guangsheng, spécialiste des relations entre la Chine et l'Asean.

« Le rôle du Yunnan est limité »

Lequel des trois corridors est le plus stratégique ?

De mon point de vue, l'axe qui va vers Rangoon est le plus important. Trois raisons à cela. La Birmanie est le premier partenaire commercial du Yunnan (35% des exportations, n.d.l.r.) ; nous investissons davantage en Birmanie qu'au Vietnam ; surtout, la Birmanie offre un débouché sur l'Océan indien, plus stratégique pour la Chine qu'une ouverture

sur la mer de Chine et l'Océan pacifique, comme en attestent les nouveaux gazoduc et oléoduc. Le second corridor par ordre d'importance est celui qui mène à Haiphong. Le Vietnam est le deuxième plus gros partenaire économique du Yunnan et les échanges entre les deux pays croissent rapidement.

Pourquoi construire une autoroute entre Kunming et Haiphong, alors qu'un accès à ce port existe déjà par la province du Guangxi ?

L'autoroute reliant Kunming à Hanoi a d'abord été proposée par le Vietnam. La Chine a jugé que cela pouvait renforcer les liens économiques entre nos deux pays.

D'avantage de biens et de personnes devraient circuler sur cette route dans le futur. L'objectif n'est pas tant d'ouvrir un nouveau débouché sur la mer de Chine, les ports de Fangcheng et Baihai dans le Guangxi remplissent déjà ce rôle. Il s'agit davantage de mieux desservir des villes yunnanaïses comme Shilin, Kaiyuan et Hekou, de développer leur économie.

Quelles perspectives la région du grand Mékong ouvre-t-elle à l'économie du Yunnan ?

Le Yunnan aimerait commercer directement avec les pays de cette région. Mais c'est l'une des provinces chinoises les moins développées. Ce que le Vietnam, la Birmanie, le Laos attendent, ce sont des investissements, de la technologie et des produits manufacturés. A lui seul, le Yunnan n'a pas la capacité de répondre à leur demande.



© Geoffrey le Guilcher / CUEJ

Le Yunnan peut-il être un avant-poste commercial ?

Le Yunnan met beaucoup d'espoir dans cette stratégie territoriale de tête de pont. Mais les biens en provenance de Shanghai et Pékin transitent principalement par la mer et les personnes prennent l'avion. Le rôle du Yunnan est limité. Il sera plus certainement un pont entre la région du grand Mékong et les provinces chinoises du centre et de l'Ouest comme le Sichuan, le Guizhou et Chongqing.

Un train reliera-t-il un jour Kunming à New Delhi ?

La Chine n'a pas l'intention de construire un tel chemin de fer dans un avenir proche. Certains imaginent une voie reliant l'est de la Chine à l'Asie du Sud, et, de fait, au monde indien, voire à l'Europe, avec un terminus à Rotterdam. Je pense honnêtement que sa réalisation prendra plus d'un demi-siècle. Surtout, il est de plus en plus jugé trop coûteux et réclame des négociations interminables avec l'ensemble des pays partenaires.

Propos recueillis par
G.B. et G.L.G



Mon train au Tonkin

Le chemin de fer a été construit au début du XX^e siècle par la France, au sommet de sa puissance coloniale pour relier Haiphong, dans l'ancienne Indochine, à Kunming et pénétrer dans le territoire chinois.



Le pont à arbalétrier (ci-dessus) suscite encore aujourd'hui l'admiration des ingénieurs.

Ci-contre : les membres du comité du chemin de fer du Yunnan.

© Archives du Yunnan

L'exploit se concrétise le 31 mars 1910, quand le train parti de Haiphong quelques jours plus tôt rejoint Kunming. La prouesse technique est énorme. A l'époque, on estime que le chantier réalisé en grande partie en zone montagneuse et tropicale est, après le canal de Panama, le plus compliqué du monde.

L'aventure commence en 1885 quand l'Indochine française s'agrandit avec la conquête du Tonkin, à la frontière du Yunnan. Le mythe d'une région gorgée de minerais précieux est tenace. Depuis des siècles, les récits font état de ressources abondantes en or et argent. Mais si les missions d'exploration restent optimistes, elles n'y trouvent que cuivre, étain et houille. Suffisant à impulser la mise en œuvre d'une route commerciale sûre et rapide en direction de la Chine. D'autant qu'avec un accès direct à l'empire du Milieu, la France dispose d'un atout de poids pour partir à l'assaut de « l'ogre » que l'on croit au bord de l'effondrement. Paul Doumer, gouverneur général d'Indochine, pense déjà à l'annexion du Yunnan. Très vite, l'idée du train s'impose. Le Fleuve rouge est la voie de communication naturelle entre le Yunnan et le Tonkin mais la navigation y est impossible sur certains tronçons en saison sèche ou humide. En 1898, la Chine accorde à la France le droit de « construire un chemin de fer allant de la frontière du Tonkin à Yunnanfou (Kunming), le gouvernement chinois n'ayant d'autre charge que de fournir le terrain pour la voie et les dépendances ». Les études d'itinéraires n'avaient pas attendu. Les travaux sont colossaux et extrêmement coûteux car ils se déroulent sur un terrain accidenté et périlleux.

Il faut faire vite, les Anglais, présents en Birmanie, lorgnent aussi sur le Yunnan. Les parlementaires votent les crédits, par colonialisme plus que par conviction.

Outre l'approvisionnement en minerais et l'espoir de pénétrer le marché chinois, d'autres raisons motivent cette décision. La France étant déjà bien pourvue en infrastructures ferroviaires, ses aciéries n'ont plus guère de débouchés. Le chemin de fer du Yunnan représente un marché énorme. La perspective de drainer la production locale de pavot, transformé dans les fermes d'Etat de Saïgon, est

également déterminante. Vendue par la Régie de l'opium qui en a le monopole, la drogue est la ressource fiscale la plus importante de la colonie. Le train symbolise aussi le fer de lance de l'expansion coloniale européenne.

3 422 ouvrages d'art et 155 tunnels

La construction, épique, démarre en 1902. Les chiffres donnent l'ampleur et la démesure de l'entreprise. La ligne débute sur le bord de mer à Haiphong pour aboutir à Kunming, à 1 850 m d'altitude. Son trajet s'étire sur 855 km.

Sur huit ans, la compagnie des chemins de fer du Yunnan a engagé 67 000 hommes, 12 000 y laissent leur vie. Plus de la moitié des effectifs

européens, 900 personnes, est constamment en arrêt en raison des maladies tropicales. Le chemin de service, de 1,2 à 1,5 m de large, limite la longueur des pièces métalliques transportées à 2,5 m. La ligne compte 3 422 ouvrages d'art de toutes natures, soit plus de sept au kilomètre. 155 tunnels percent les montagnes, totalisant presque 18 km.

Toutefois, cette ligne n'a pas eu le succès commercial escompté. Ironie du sort, elle s'est même retournée contre ses créateurs. Les Chinois l'ont utilisée pour ravitailler et armer le Vietminh pendant la guerre d'Indochine. Les ingénieurs avaient fait du bon travail. Lors de la guerre du Vietnam, les Américains n'ont jamais réussi à faire sauter le pont Doumer, qui franchit la frontière. Aujourd'hui, seuls de rares trains de marchandises y roulent encore. La Chine a suspendu le trafic voyageur en 2003 par précaution. La partie vietnamienne est toujours accessible aux passagers. Un classement au patrimoine mondial de l'Unesco est à l'étude pour conserver ce vestige exceptionnel devenu désuet.

Guillaume Clerc

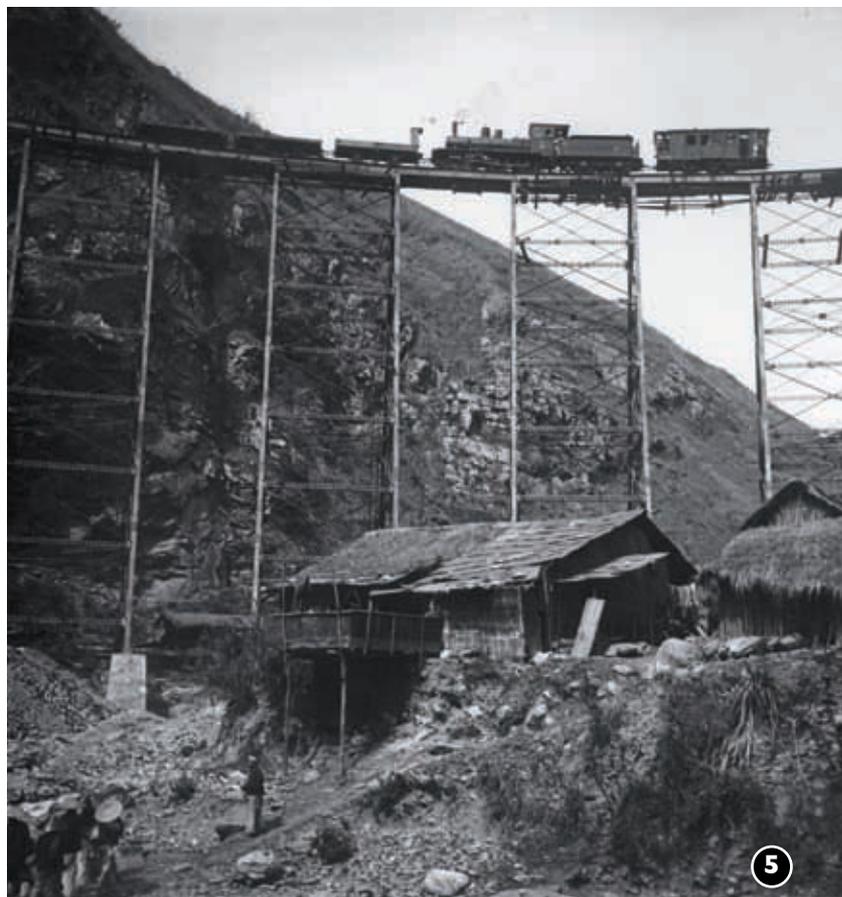
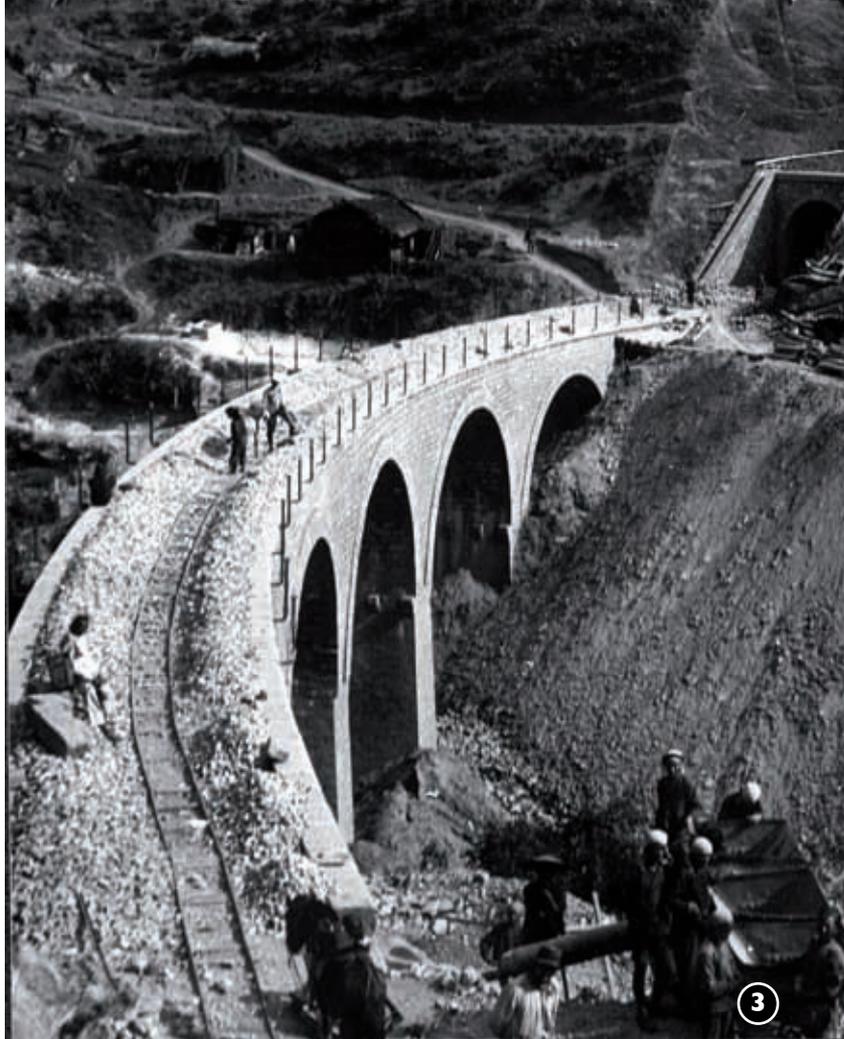


(1) La gare de Kunming, de style français, au début du XX^e siècle.

(2) Le premier tunnel à Laocai, près de la frontière sino-vietnamienne.

**(3, 4, 5, 6)
Dirigée par des Français, aidés par des Italiens, la construction du chemin de fer a duré huit ans.**

© Archives du Yunnan, association Blanche et Auguste Marbotte-Fondation SPIE Batignolles





Strasbourg

ville de **rencontres**
et de **débats**

- **Université d'été de la démocratie : « Ethique et politique »**
du 27 au 29 juin 2011
- **Colloque international**
« **Transparence et éthique publique : un défi démocratique** »,
du 30 juin au 1^{er} juillet 2011
- **Sessions du Parlement européen**
- **Sessions de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe**
- **Sessions du Congrès des pouvoirs locaux et régionaux**
du Conseil de l'Europe
- **Prix Sakharov du Parlement européen**
- **Semaine européenne de la démocratie locale**
- **Dialogues de Strasbourg**
- **Journées européennes du développement**
- **Forum mondial de la démocratie** (Projet 2012)