

118 : La traversée du Taklamakan (Chine) en 1993 (premier épisode)

9 mai 2010

Retrouvé dans mes papiers, à la faveur de l'écriture de l'un des chapitres du livre qui deviendra peut-être *Traces d'eau II*, le carnet de terrain vert à spirale, acheté au passage chez Cody's, à Berkeley, le 7 mars 1993, écrit d'abord à l'encre verte puis marron.

Pékin, soirée du 9 mars 1993, dans une chambre de l'Hôtel des Quatre Mers. Jeunes danseuses en voiles roses et pantalons [transparents] vert d'eau, emplumées de tradition, à la télé. L'avion pour Ouroumtchi, Ürümqi, Wulumuji [c'est la même ville en français, en transcription ouïgoure et en transcription chinoise], a été annulé. Il aurait eu une panne technique à Ouroumtchi, se mettra en route au mieux demain matin à 6 h 30 mais reprendra son service dans l'ordre. Arrivé à Pékin à 9 h 30, il repartira (*inch'Allah* !) pour Harbin en Mandchourie à 10 h 20, s'y posera à 11 h 45 (on ne va pas mettre des *inch'Allah* à toutes les étapes comme le faisait Pakistan Airlines jusqu'en 1980 au moins pour rassurer les musulmans !), repartira à 12 h 20, sera de nouveau à Pékin à 14 h 10 et repartira, si tout va bien, avec nous pour Ouroumtchi à 15 h 30. Nous : la doctorante géologue du Centre des Faibles radioactivités (CFR) du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) que m'a prêté la belle et blonde Françoise Gasse, « la géologue des sables », comme la décrit le journal du CNRS -, rencontrée à Kachgar en 1992, du temps où elle dirigeait un gros labo à Gif et non pas à Marseille - on parlera de la mission plus loin. Nous n'avons toujours pas nos billets d'avion : un commissionnaire de la compagnie chinoise du Xinjiang devrait nous les apporter à l'aéroport, car on ne peut toujours pas les acheter depuis Paris. Il nous informe, ce faisant, qu'aucun vol n'est plus inscrit ni le 28 ni le 29, et que donc je dois raccourcir ou rallonger la durée du séjour. Il n'y a que dans nos pays avancés, grèves mises à part, que l'on peut jouer au turboprof à flux tendus. On rallongera, tant pis si ça coûte un peu, on ne va pas si loin si souvent.

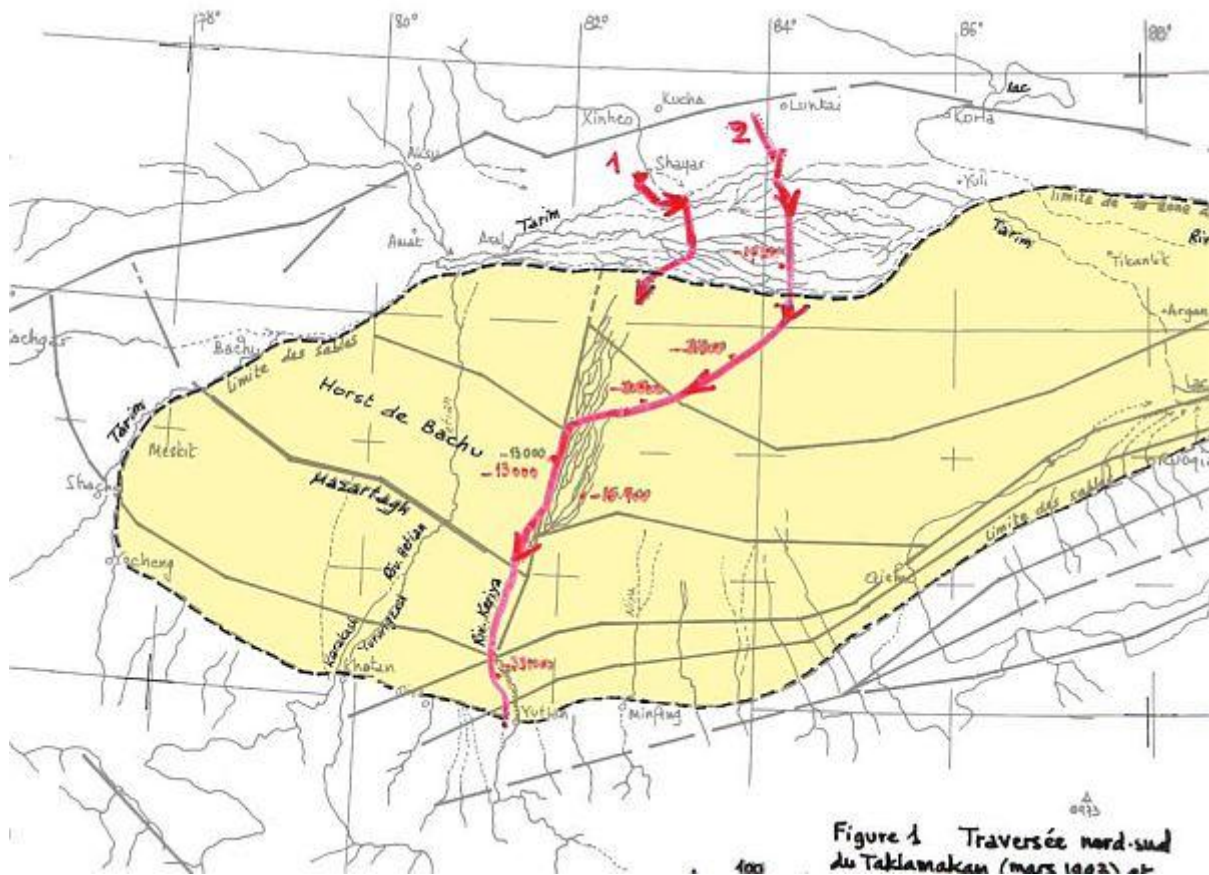
Mais me voici avec un jour de retard à l'aller, ce qui n'était pas prévu. Il va falloir retarder les camions d'un jour - ah ! les camions ! - et, s'ils ne veulent pas, un jour de location tout là-bas pour deux quinze tonnes appartenant aux pétroliers, ça risque de faire cher. J'ai appelé Ouroumtchi, le téléphone marche cette année directement sans passer par la poste centrale - pas comme en 1988 -, j'obtiens même mon copain Kuangyi dans son appartement, à l'Académie des sciences (la géographie, à la manière russe, fait partie des sciences !). Il me confirme que le problème le plus grave, c'est le pont flottant qui a été spécialement installé pour nous sur le fleuve Tarim (un fleuve endoréique de 2 000 km de long, sans pont, à l'époque). Il ne faudrait ni qu'on l'enlève (peu vraisemblable), ni qu'on en profite pour me faire payer un jour ou deux de plus (tout à fait vraisemblable).

[...]

Pékin, 10 mars 1993. 15 h : toujours dans l'attente de l'avion, à somnoler à l'hôtel. Ceux qui doivent aller à Harbin ont pris le bus à 13 h 30. On nous annonce un dîner pour 17 h 30 - nouille à l'ail -, puis un transfert à partir de 18 h.

[...] 18 h 05, retour à la réalité. Le bus est parti à 18 h sans prévenir ni attendre. Un peu d'inquiétude, course à la recherche d'un taxi, peu de circulation, la chance, on fera moins longtemps la queue à l'enregistrement. Avec le matériel, 15 kg d'excès de bagages, 310 yuan quand même à payer, (quasiment 310 francs), plus 45 de taxi. Dans l'avion, mon voisin ouïgour, vendeur navette d'objets turcs et musulmans à Pékin, se plonge aussitôt dans un jeu

vidéo. Déjà ?
[...]



Désert du Taklamakan

Les rapports entre la tectonique profonde du Taklamakan, le tracé sud-nord de la rivière Keriya qui suit presque exactement une faille majeure mais dont le chevelu du delta s'éloigne vers l'est en raison d'un décrochement latitudinal d'une sorte de graben au nord-est, partie d'un lent basculement tectonique de toute la région vers l'est sous l'influence de la montée continue du Pamir loin à l'ouest. Le pointillé indique le tracé du chemin parcouru lors de la traversée de mars 1993. Les dates sont celles des sédiments les plus anciens, obtenues par le laboratoire des faibles radioactivités à Gif/Yvette, dirigé par Françoise Gasse, analyses de Elisabeth Gibert.

Schéma dessiné par P.G. mars 1993

Ouroumtchi, le 11.03.93 . Passons sur les péripéties. Kuangyi a déjà dépensé 7 000 yuan pour les besoins de la traversée, y compris des vêtements chauds, loué les photos aériennes à l'armée pour 1 yuan chaque (nous avons besoin de 200 d'entre elles, mais c'est le pack entier, 950, ou rien. Dans quel pays dit-on déjà : y a pas de petit bénéfice, mon fils ! ?), acheté 29 cartes militaires au 1 : 100 000e interdites à l'exportation - elles sont estampillées à mon nom, je peux les consulter quand je veux, il suffit que je vienne à Ouroumtchi pour cela... -. Il me reste 10 000 yuan pour le reste, sauf les camions qu'il a fallu payer pour moitié par virement bancaire depuis Paris et, bien à part dans les habits que je ne vais jamais quitter longtemps, l'autre moitié des camions et les 40 000 francs de pétrole nécessaires à la traversée. Mais voilà que tout à coup on m'annonce qu'il va falloir donner « sous la table » un pourboire aux chauffeurs. Pas rien : 2 000 yuan ! Le CNRS va me maudire. Sinon, pas de conduite. J'espère n'avoir rien oublié dans ma *check-list*, les hôtels, les avions du retour, les repas, les gratifications constantes, les décalages de change (il existe encore une autre monnaie, le FEC,

foreign exchange currency, réservé aux étrangers et qui n'a d'autre valeur faciale que celle que lui reconnaît l'administration chinoise, une sorte d'assignat, quoi...), les dizaines d'imprévus de la vie...

[...]

Le 12 mars au soir, 23 h, arrivée à la ferme d'État n° 29, sur les 154 fermes militaires qui jalonnent le pourtour du désert. Partis ce matin à 8 h 40 d'Ouroumtchi dans le brouillard et la fonte des neiges, dans une jeep militaire à la bâche ouverte et usagée, froid intense, vents violents du nord jusqu'à Dabancheng, petit déjeuner de nouilles à l'ail dans une gargote pour chauffeurs de camions. Il fait jour depuis 8 h, soit 6 h, heure locale (la Chine, État centralisé, ne connaît qu'une même heure sur tous ses fuseaux horaires, et les régions gèrent des heures locales). La route n'est pas bonne. Dans la descente sur Toksun, cela ne s'améliore pas, mais le ciel se dégage. Il fait beau, brumeux, lunettes de soleil. Très mauvaise chaussée après Toksun, passage bien connu dans la montagnette, déjeuner de nouille à l'ail vers 15 h à Kumish, halte sinistre. Départ vers Korla, cahots, fondrières profondes par endroits, mais il fait chaud (18°). Essence à Korla, entrée gardée par les militaires, essence distribuée par l'armée, rien n'a changé depuis des années, nous devons nous cacher sous la bâche arrière car les étrangers n'ont pas le droit d'entrer dans cet objectif stratégique qu'est une pompe à benzine. Restent 66 à 70 km à parcourir. Il fait beau et doux. Surprise, un dîner nous attend à Korla, chez un ancien de l'institut de géo d'Ouroumtchi. Et une chambre pour chacun. Salinisation formidable des sols, que je n'avais jamais vue aussi intense dans la région. Ils ont fait la même erreur que les Américains de Morrisson-Knudsen au sud de Girishk en Afghanistan (chercher mes notes de 1967) : irrigation surabondante, aucun drainage prévu. Moins grave que dans le Sud afghan parce qu'il n'y a pas ici cette croûte calcaire plus imperméable que le béton à moins d'un mètre sous le sol sableux. Mais les sels ici sont plus abondants, en couches perméables, et la percolation est constante. Passé toute la soirée à travailler tranquille de 21 h à 1 h du matin. Consultation des cartes.

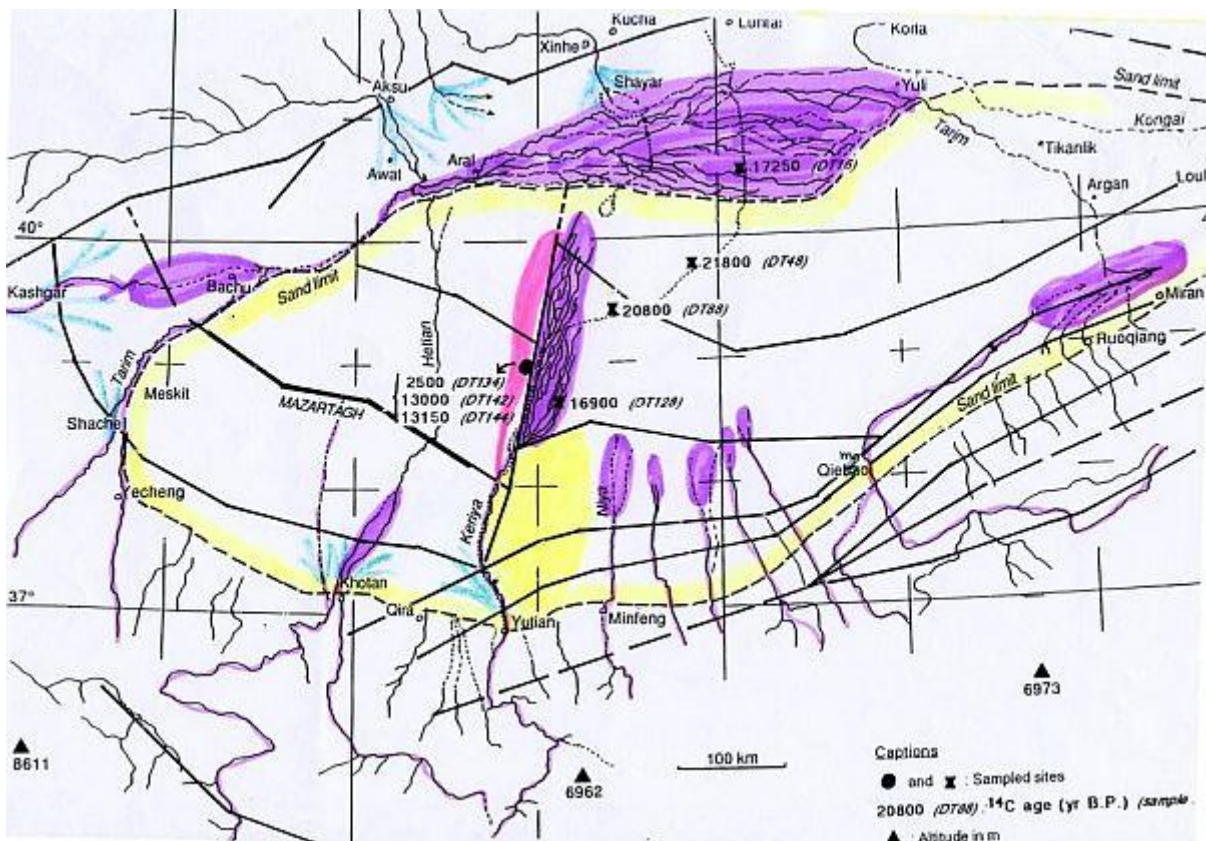


Schéma simplifié

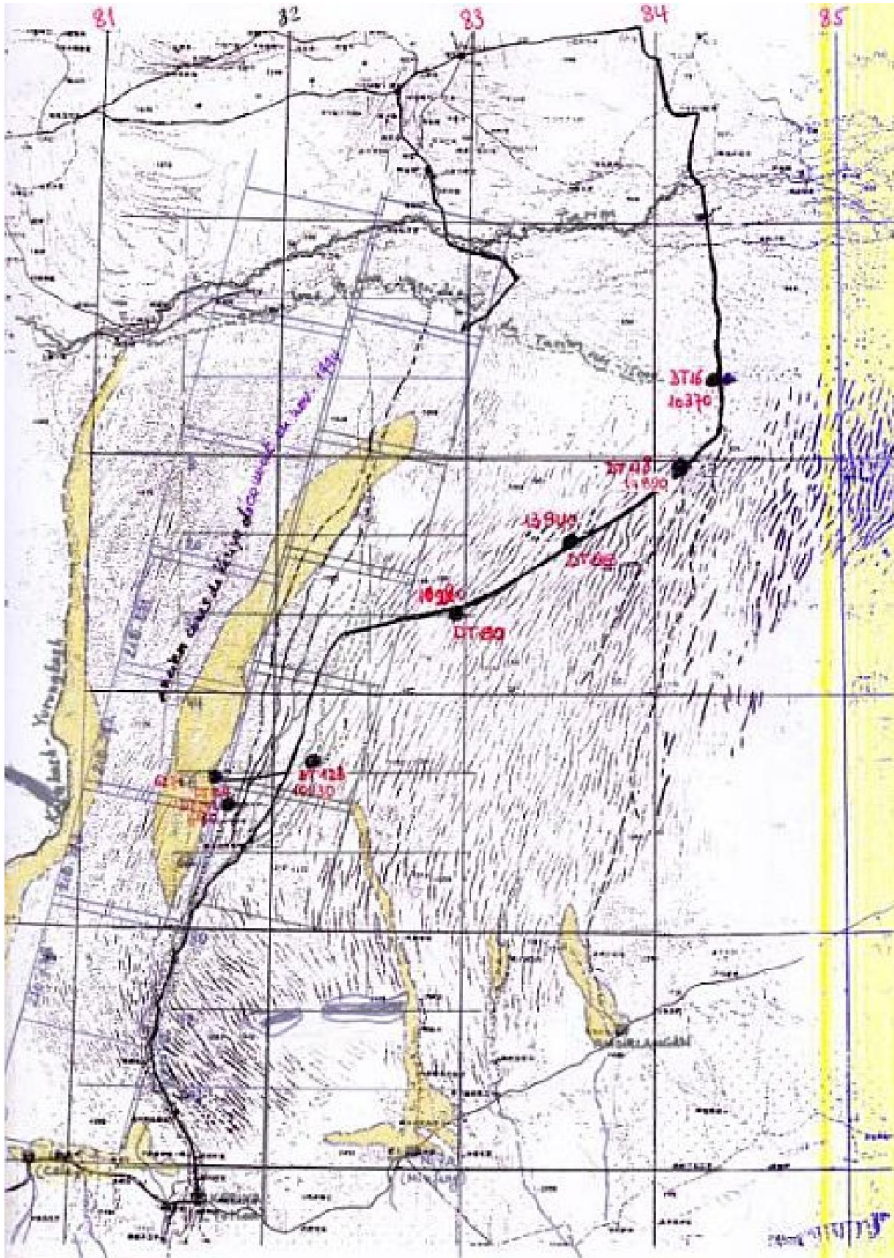
Schéma simplifié destiné à une présentation publique et à la publication. Repris en noir et blanc et en français dans les Comptes-rendus de l'Académie des sciences, 1995. Dessin de Madeleine Sintès au Centre de recherches archéologiques de Sophia-Antipolis, sur maquette de P.G.

Nous voici déjà le 13 . Demain 14 départ pour la traversée et franchissement du pont de bateaux pour une première exploration en jeep à partir de l'image SPOT 211-268 (60x60 km), dunes basses, chenaux anastomosés à sec couverts de toghrak (*populus diversifolia*) en taillis impénétrables. Prendre photos et mesures, chercher des traces de pasteurs venus des oasis du piémont, caractériser le milieu en détail. Des ruines ? Ne rêvons pas, pas ici. Attention aux signes de puits éventuels, aux abris perchés dans les arbres ébranchés (contre les fauves qui, hélas, sont tous des grimpeurs), aux cailloutis un peu gros qui n'ont aucune raison ni granulométrique ni morphométrique d'être là.

En attendant, le 13 toujours, nous finissons par arriver à Shayar vers 15 h. Partis de la ferme 29 à 9 h après une nuit agitée. Il fait doux. Beau temps, mais brume jusqu'à midi, 300 m de visibilité, heureusement la route est vide et mauvaise. Pas possible d'aller vite, même si c'est tout droit. 16°. La route est bien plus dure qu'en août 1986 à cause des eaux de la nappe qui passent sous le soubassement et bossellent la chaussée. Beaucoup plus de salinisation. Est-ce une question de saison ? Je crains que non, la gestion de l'eau est déplorable, pas de drainage et le plus d'eau possible dans les champs... Des Hollandais ont été appelés en expertise et estiment à un million les hectares définitivement perdus. À Shayar, les camions des pétroliers ne sont pas là. Inquiétude. Le responsable devait être là à midi. Il arrive à 20 h. Les camions seraient bloqués avant Kucha, ils devraient arriver vers minuit. Je maintiens le départ demain quand même, sinon, si on laisse filer... Négociation sur le nombre de jours : dix, après les camions sont réservés pour un transport de tubes de forage, le pétrolier est inflexible.

Discussion sur le prix, échec. Mais on fait le franc à 1,1 yuan, ce qui me fait gagner 9 %, et comme j'ai refusé catégoriquement de passer par le FEC, je gagne 13 %. Pas trop perdu la face, mais je préférerais disposer d'un jour de plus. Nous ferons plus de chemin que prévu parce que nous allons suivre les cours anciens des épanchements de crue venus du sud, des Kunlun et du Tibet. Donc nous consommerons plus de pétrole qu'en traversant les dunes [en fait, en dix jours, à deux 15 tonnes, on consommera 15 000 litres... ; faut dire qu'on est presque toujours en première, pneus dégonflés-regonflés pour passer les dunes sans aborder les plus hautes (40 m de haut, longues de plusieurs km)...]. Commencé à travailler sur les cartes à 23 h. Les photomaps achetées sont des montages de photos aériennes militaires de 1959, faites par des équipages russes. C'est ça ou rien. Heureusement que le CNES m'a fait les images SPOT à moitié prix, et heureusement que je les ai. Le vent a bien changé la forme des dunes et l'emplacement des anciens écoulements. Avec le seul GPS, je ne m'y retrouverais pas. Et grâce aux pointages faits au passage sur les uns et les autres, je pourrai m'y reconnaître une fois de retour à Ouroumtchi puis à Paris. Mais il va y avoir pas mal d'heures à passer pour recombinaison des images et agrandir sur écran d'ordinateur les images SPOT en passant quelques filtres. Sinon, sans SPOT, j'en serais réduit à retracer un itinéraire, de la même manière que Sir Aurel Stein traça le sien et le reporta sur les cartes qu'il publia en 1906 -1908 et dont j'ai fait les photocopies couleur au musée Guimet. Je suis beaucoup moins fatigué qu'hier, Elisabeth moins malade de sa grippe, Kuangyi n'a plus peur de rien.

[...]



Désert du Taklamakan

Superposition de divers schémas. Sur une carte chinoise qui donne les alignements dunaires, les rivières et les routes principales de contournement du désert, on a d'abord rajouté le maillage en degré de latitude-longitude d'après les cartes publiées par Aurel Stein (un degré en latitude correspond en gros à 111 km). Puis la série des images SPOT au 1 : 1 000 000 en une double rangée légèrement en oblique, selon le trajet du satellite. Puis les anciens cours repérés de la rivière Kériya dans lesquels se trouvent des vestiges d'occupation humaine à explorer. Le reste est entièrement inconnu, d'où le trajet de la traversée de 1993, souligné en noir. Datations rajoutées en 1994. Schéma de P.G.

Le 14 mars . Réveil à 8 h 30 (6 h 30). Il fait un vent d'est petit, mais frais, 8°7 à l'extérieur, ce qui est bien trop chaud pour mars où l'on s'attendait à - 1° ou - 2°. Le ciel est toujours gris, ce qui n'est pas de bon augure. Un *buran - bourane* -, cette tempête tornade noire que décrit Sven Hedin en 1895 et qui faillit lui coûter cher, serait-il en préparation ? Pas de réponse claire de la météo appelée à Aksu, puis à Hetian. Il va bien falloir pourtant que quelque chose chasse cette grisaille. Les locaux, questionnés, sont comme tous les vrais locaux : p'têtr que oui, p'têtr que non. Ça informe ! Calculé notre position : à 4 h 29 en temps universel (9 h 29 locales) nous sommes en coordonnées XYZ à 41°13'16"9 de latitude nord, 82°46'43"3 de longitude est et 915 m ± 300 m d'altitude, avec cinq satellites en vue directe. Heureusement

que nous ne sommes pas en train d'équiper les chameaux, je serais beaucoup plus inquiet à cause du temps. Mais, très certainement, les chameliers diraient s'il faut partir ou pas. Quoique, pas certain du tout : l'appât du gain est devenu tel et les caravanes de longue durée si rares que le caravanbachi préférera partir et risquer la tempête que de perdre le pactole... [...]

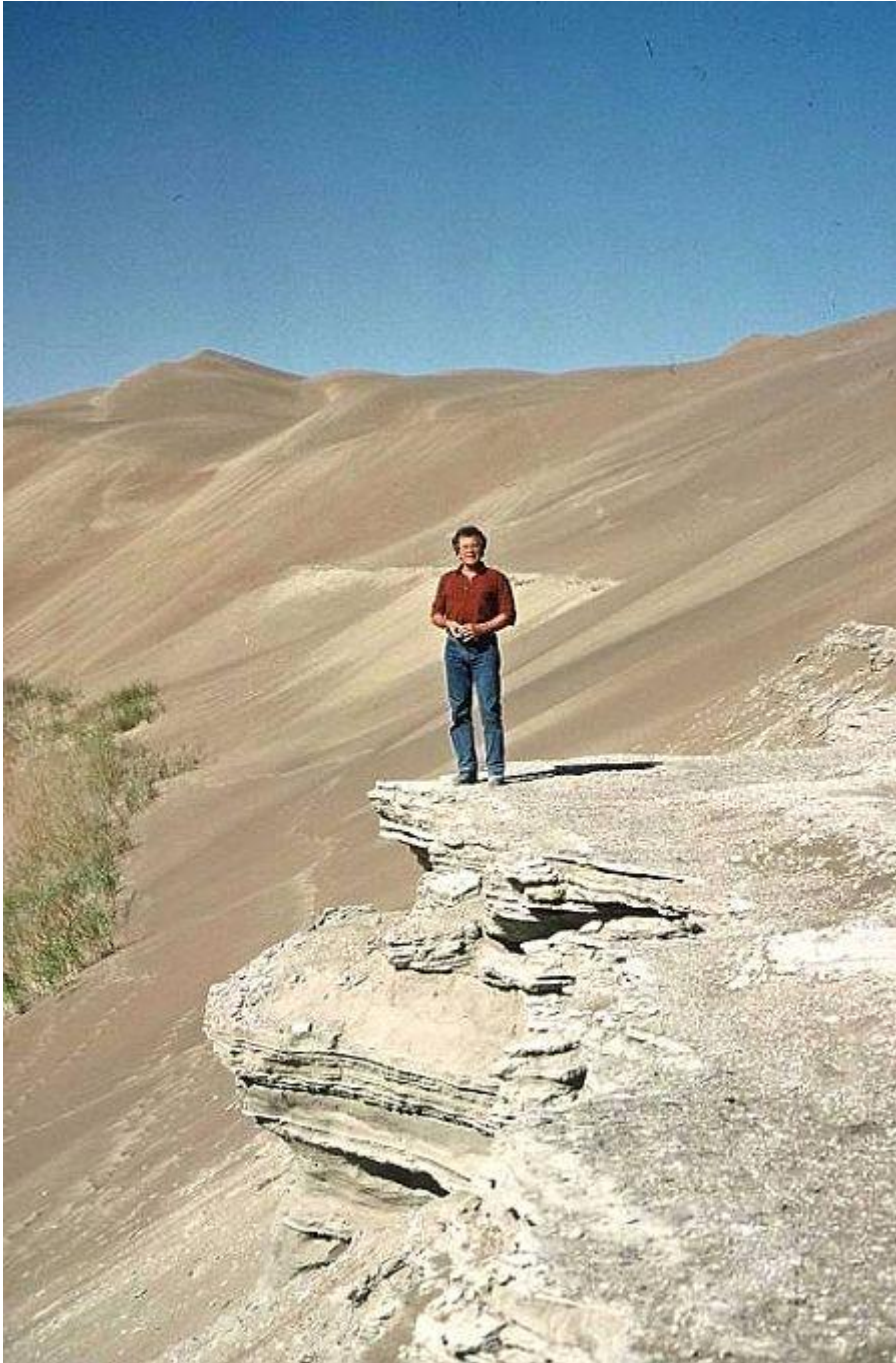


Désert du Taklamakan

Environs de l'oasis de Qira (Cele en chinois). Caravane de chameaux de Bactriane appartenant aux bûcherons de la communauté villageoise ouïgoure qui vont chercher dans les zones de végétation morte le bois nécessaire aux activités domestiques. Cette activité est en perte de vitesse en raison de la pénétration croissante du gaz en bouteille. Cliché P.G. 1987.

J'aurais pu m'en douter, les camions ne sont pas arrivés cette nuit. Le jeune Lin (32 ans) qui s'occupe de la transaction nous explique qu'ils arriveront à midi. Ils seraient bloqués par la police pour une histoire de vignette routière qu'ils n'ont pas à posséder (donc à payer) puisqu'ils roulent généralement dans le désert. « Nous allons y retourner aussitôt », auraient dit les conducteurs. « Il n'est plus temps désormais », auraient dit les flics. « Maintenant il faut payer 3 500 yuan, après, vous retournez ». J'essaie de montrer à Lin que je le crois tout en ne le croyant pas, pour qu'il sauve la face sans me prendre pour un idiot. Il sait bien que je devine qu'il y a un chantage en cours doublé au moins d'une corruption, et il comprend vite que je ne céderai pas (j'affirme que nous partirons dès ce soir quelle que soit l'heure d'arrivée, quitte à dormir en rase campagne - en ras désert, oui ! - sans les tentes, dans nos fourrures de chameau, et que dès que les camions seront dans la cour et que nous aurons tous avalé nos nouilles à l'ail, nous quitterons la ville). En effet, si les camions sont coincés là où il le dit, en pleine ville, ils ne peuvent pas y rester trop longtemps sans attirer l'attention de quelque autorité qui risque de s'en prendre plus aux flics qu'aux conducteurs. Et s'ils sont ailleurs, peu visibles, quelqu'un des pétroles finira par demander ce qu'ils manigançaient tout ce temps-là et cela peut se retourner contre tous les acteurs. Tout se passe dans la suavité la plus grande, détendus en apparence sur des tapis, et je fais apporter du thé... Alors, le jeune

Lin reconnaît que les camions ne pourront arriver avant 16 h 30 (bien qu'il les prévienne par téléphone : enfin, il est fait allusion à ce *fernsprecher* si utile !). Nous nous levons pour nous délasser et faire un tour en ville. Dès que j'ai quitté la pièce, Lin rappelle Kuangyi et lui confie qu'il ne peut libérer les camions que s'il reçoit sur le champ en francs français une partie de l'argent négocié, pour arroser divers responsables. Je ne pensais pas à un chantage tournant à l'arnaque, sinon je serais sorti bien plus tôt. Là, il y en a qui veulent carrément faire du détournement de billets, en devises, c'est très surveillé, et ça doit se situer assez haut. Il s'agit probablement d'une arnaque à laquelle Lin est mêlé, mais pas seul : cela expliquerait pourquoi il a cru bon de me faire savoir, dès le début de notre rencontre, qu'il n'était pas intéressé par la mission, qu'il devait partir très bientôt au Kazakhstan chercher des tubes de forage et qu'il dirigeait une petite compagnie privée à lui... [nb de 2010 : cela a fait du rififi dès 1995, il y a eu enquête locale, menaces, emprisonnements, dont on ne m'a jamais parlé ensuite directement]. Je fais alors savoir indirectement à Lin que je ne sortirai les francs de ma poche que si j'obtiens les noms de deux garants dont je ne ferai usage que si les camions n'arrivent pas et si Lin signe une reconnaissance écrite. Signer le papier ne lui pose aucun problème, en revanche donner oralement deux noms paraît l'engager fortement. C'est que cela le contraint à « donner » deux hommes de son réseau, qui se trouvent placés plus haut que lui... Nous sommes face à face, les yeux dans les yeux, toute la confiance possible est dans le regard. Qui vacille est perdu. Je mets lentement la main à la poche, il donne aussitôt un nom - j'essaie de ne pas montrer que ce nom m'impressionne -. Je compte ostensiblement 18 000 francs et lui transfère les billets français : en prenant la liasse, il lâche le second nom. Tiens, je n'y aurais pas pensé... Il recompte. Je sors. Il reste téléphoner. Les camions sont dans la cour à 19 h 15. Soulagement intense. Ce sont de belles bêtes : les sièges sont situés plus hauts que moi...



Désert du Taklamakan

Dans le sud du bassin, à une soixantaine de km en aval du piémont, vestiges de dépôts fluviaux quaternaires empilés vieux de plusieurs dizaines de milliers d'années. Ils sont recreusés par la rivière Keriya en raison de l'exhaussement continu de la bordure montagneuse du sud du désert, lié à la montée continue du Tibet et du Karakoram sous la poussée de la plaque indienne. Les systèmes dunaires, développés au-dessus de la ligne supérieure de ce qui est devenu une terrasse fluviale n'ont ni avancé ni reculé dans la région. Contenu dans son anneau de montagnes, le désert est stable. Cliché Marie-Agnès Courty, micromorphologie INRA, automne 1988.

(à suivre)

Cassandra