

## 46 : Mourir à Lhasa ou mourir pour Lhasa ?

*Le courrier de Cassandra n°46 pour une carte du Monde nouvelle, pour une géographie "curieuse" vous est offert ce 01.07.06 par les cafés-géo.*

Alexandra jamais ne s'en lassa. Aujourd'hui, cent ans après, elle n'y retournerait pas : on lui donnerait négligemment le visa. Pourquoi, alors, poursuivre dans la réalité la quête d'un haut lieu quand il n'existe plus que dans le rêve ?

Lhasa, c'est un peu (beaucoup ?) l'image de la géographie, aujourd'hui.

Il y a tant de Lhasa ! Lhasa la douce, comme Djerba. Lhasa paradisiaque, nouvelle Bora-Bora. Lhasa qu'on laisse et Lhasa qui lasse, si loin, si loin de thalassa. Ma Lhasa, mon Amérique à moi. Lhasa paysagée, plantée d'arbres venus d'ailleurs. Des rues, des trottoirs, des puits à neige aseptisés pour l'hiver. Quelquefois des Tibétains, exotiques parmi échangeurs et blocs alignés de petits immeubles. On les reconnaît à leurs habits, à leurs chapeaux qui ont l'air empruntés aux gens des pays andins, à leur teint cuivré et aux fentes d'altitude de leurs yeux. Chacun sait cependant que toute l'Amérique précolombienne vient d'Asie. Malgré les tournicoteurs de feed-back, il y a un sens à l'histoire, même s'il n'est pas unique.

À propos de pays andins, c'est plutôt aux Mayas qu'il va falloir penser maintenant : dans le Yunnan, au pied du Tibet, les Chinois prétendent avoir découvert au fond d'un lac une pyramide arasée au sommet, haute de 19 m sur base carrée de 90 m de côté. Ça rappelle furieusement les monticules sacrificiels mayas. Et s'il n'y en avait qu'une, de pyramide... Mais non, il y en aurait une trentaine au fond du lac, dont neuf de la même taille ! Dans le coin, les archéologues ont découvert des objets datant des VIIIe - Ve siècles avant notre ère. Qui sait ce qu'ils trouveront de plus ancien s'ils cherchent mieux ? Voilà que Cassandra rêve d'assécher ce lac et de demander aux géotectoniciens et aux géomorphologues ce qui a bien pu causer la submersion des monuments, et quand. Bien que la causalité ait mauvaise presse chez les géographes modernes, on aimerait savoir qui, dans le monde, a inventé la première pyramide à sommet tronqué. Et si, hypothèse farfelue, les Mayas préclassiques (- 1600 à - 250) avaient piqué l'idée à des peuples proto-tibétains qui occupaient le Yunnan avant que les Chinois ne le colonisent ?

Revenons à Lhasa. Il existe en effet, en ce 1er juillet 2006, une nouvelle Lhasa, la Lhasa du train. Dans deux ans, elle sera devenue la Lhasa du train train. Notre monde se réduit tellement à une orange bleue qu'il suffit à un quidam de jeter une poignée de dollars pour accéder au ciel. Réservez vos billets bien à l'avance.

Avec le train, prémisses d'un Tibet aménagé, la Chine a réussi plusieurs prouesses géographiques qui montrent la voie - la voie... *tao* ou ferrée ? - dans laquelle s'engage décidément notre planète que de bonnes âmes ont décidé partout de paysager. Le parcours Golmud-Lhasa a été jalonné de six plateformes dont le lieu précis a été choisi parce qu'il offre le meilleur cadrage et angle de vue pour prendre des photos ou s'exercer au panorama. Le train s'y arrête, photo obligatoire pour les touristes alignés. Allez-y, géographes, ça ne s'appelle plus faire du train, c'est la nouvelle manière de faire du terrain. Le monde rêvé par Augustin Berque et l'École du paysage vous devient accessible puisqu'ils l'ont inventé pour

vous, par élèves chinois interposés. On vous donne les noms des plateformes, exotisme en supplément gratuit : la première, Yuzhufeng (4 159 m) porte le nom du pic Yuzhu, le plus haut sommet, donc photogénique, de la chaîne des Kunlun (6 178 m) - moi à Yuzhufeng, moi à côté de Yuzhufeng, moi au pied de Yuzhufeng - Vous ferez ainsi une photo scientifique (la revue *L'Espace Géographique*, 2005, 3, p. 280, a publié un moi de ce style sur un pont du fleuve Tarim). Les cinq autres : Chumaerhe, Tuotuohe, Buqiangge, Tanggula et le Lac Cuona ont des noms tibétains déformés pour être prononçables par des gosiers chinois.

Autre prouesse : des gares ont été construites dans des zones inhabitées. Elles fonctionneront automatiquement, sans personnel, bien qu'elles ne servent strictement à rien. Des systèmes de contrôle à longue distance ont été installés, sans doute pour photographier le passage éventuel de yaks non armés. Première mondiale probablement : mettre des gares là où il n'y a ni voyageurs, ni marchandises, même Jacques Lévy n'y avait pas pensé ! Personne n'est parfait.

Le voyage sur le plateau tibétain (1 926 km) risquant d'être long et monotone, l'administration chinoise a prévu d'égayer le touriste. Sur fond de « paysage tibétain immémorial », on leur montrera d'étape en étape des échantillons choisis de la culture tibétaine. Une sorte de musée Branly à roulettes sur l'album de la comtesse.

Ainsi, le temple Ta'er, près de la ville de Xining, haut lieu d'activité des lamas du Tibet du nord-ouest, sera mis en valeur pour faire apprécier l'architecture et les arts conjoints des nationalités han et tibétaine (n'oubliez pas la propagande, m'sieudames). Le lac Qinghai, l'ancien Koukou Nor, couvre 4 400 km<sup>2</sup>. Le train évite la majorité des colonies pénitentiaires qui le bordaient aux temps maoïstes. Il en resterait quelques-unes, à l'écart. La propagande dit que le lac aurait pris son nom actuel déjà du temps de la dynastie des Wei du Nord (386-534). Il serait donc chinois. Elle oublie de dire que toute la famille impériale des Wei et son clan étaient, à l'origine, constitués de « barbares » venus de l'Ouest. Les touristes pourront apercevoir en passant 37 espèces d'animaux sauvages. Précisons bien : ils sont sous protection, non pas en rééducation.

La ville de Golmud, zone touristique d'Etat de catégorie 4A, à 800 km à l'ouest du lac Qinghai, a déjà ouvert des itinéraires pour que les touristes puissent « aller à la rencontre » des différentes nationalités et « se ressourcer » (sic !). Mais oui, mais oui, même là-bas ce leitmotiv niais a déjà frappé ! Golmud est considérée comme « une perle du Plateau tibétain ». Les ressources touristiques y sont très riches, dit le prospectus : sources du Yangtsé à portée de randonnée en 4x4, long pont construit en sel, montagnes de neige et de glace, lever du soleil (sic !), forêts, sable, faune, lac salé et plus grande usine d'engrais potassique de Chine. On vend ce qu'on peut. Ensuite, traversée du nord du Tibet, sans croiser un poil d'habitant, ainsi que des trois grandes chaînes qui culminent à 6 000 m. Grâce au train, une petite partie des 400 000 km<sup>2</sup> de cette zone de pâturages protégés pour animaux sauvages devient enfin visible.

Avant d'arriver à Lhasa, moment émouvant ! Le grand pont enjambant la rivière, à 10 km au sud-ouest de la ville, est long de 928,85 m. Sa longueur n'est pas une prouesse. Ce qui l'est, en revanche, ce sont ses piliers sont en forme de lotus des neiges ou de yak ! Décidément, les paysagistes n'ont pas fini de nous consterner. Quant à la gare de Lhasa, 60 000 m<sup>2</sup>, on y a même installé, délicate attention, un panneau qui porte son nom en tibétain ! Et aussi une salle d'oxygénation pour 40 voyageurs sensibles (non pas à cause du spectacle, mais de l'altitude). Son style architectural « s'inspire avec modernité de la culture traditionnelle tibétaine, avec ses couleurs rouge foncé et blanc ». Le plus bel objet du monde, à part la gare de Perpignan.

Sachons tous bien que l'ouverture officielle, ce premier juillet 2006, de tout l'ensemble du chemin de fer tibétain n'est encore qu'une étape. Déjà se prépare la suivante, la poursuite de la voie ferrée vers l'Inde. Le 18 juin 2006, à Lhasa, capitale du Tibet, l'Inde et la Chine ont signé un accord présenté comme historique : il rouvre, après quarante-quatre ans de fermeture consécutive à la guerre sino-indienne de 1962, la seule vraie ancienne et commode route commerciale transhimalayenne. Elle passe par Nathu-La, un col à 4 400 mètres d'altitude seulement. Cette route reliait déjà au Moyen âge la Chine impériale à l'Inde et, de là, au Moyen-Orient. Des marchands italiens l'ont empruntée au temps où Marco Polo allait en Chine par l'itinéraire nord des routes de la soie. On n'en finira donc jamais de mythifier le passé pour agrémenter le présent ?

L'avenir est clair : Lhasa, en 2020 ? Un nœud commercial dynamique d'échanges multiformes sino-indiens, une plateforme de conteneurs venus de toute l'Asie, un entrepôt pour exploitations minières transnationales, un *hub* d'approvisionnement en matériels divers pour les bases de fusées et de missiles enterrés. Cent autres industries délocalisées. Lhasa sera reliée vers l'est à Vladivostok, vers le nord à Tachkent et Moscou par Ouroumtchi, vers l'ouest à l'Iran. Voilà du travail pour l'inventeur des chorèmes. Une voie ferrée rapide est déjà projetée à travers le col de Nathu (*La* veut dire col) ainsi qu'une autoroute qui traversera le Sikkim récemment annexé par l'Inde. Voilà du travail pour le réinventeur de la géopolitique. Les deux inventeurs nous expliqueront conjointement pourquoi Lhasa, tas de pisé au pied du Potala, ne pouvait que devenir une ville multinationale dans l'écrin d'un paysage sauvage, grandiose et coloré, flottant au-dessus des nuages d'une mondialisation bien tempérée. Il n'y a pas de déterminisme, dit-on.

Et les Tibétains ? Ah, c'est vrai. Zut ! Va encore falloir s'en occuper...

**Cassandra**