



## ASIE DU SUD-EST

↳ Dessin de Finn Graff, Norvège.

## Le Mékong redessiné

Par l'intensification du maillage des transports, Pékin entend faciliter l'accès des produits chinois aux marchés d'Asie du Sud-Est. L'imposante puissance du nord rencontre peu de résistance.



—Bangkok Post (extraits)  
Bangkok

Le 14 novembre 2015, le Premier ministre chinois Li Keqiang a proposé de créer le mécanisme de Coopération Lancang-Mékong (CLM), un programme de développement régional de grande envergure. Objectif : améliorer les échanges et la coopération entre la Chine, le Cambodge, le Laos, la Birmanie, la Thaïlande et le Vietnam, tous riverains du Mékong (dont le cours supérieur

situé en Chine s'appelle en mandarin Lancang Jiang, "le fleuve tumultueux").

Cette proposition a abouti à la première réunion officielle du CLM en mars 2016 [à Sanya, station balnéaire de l'île chinoise de Hainan]. M. Li s'est alors engagé à débloquer 1,35 milliard d'euros de prêts et à ouvrir jusqu'à 83,75 milliards d'euros de lignes de crédit. Ces fonds doivent financer de grands travaux d'infrastructures et développer un maillage de transport, dans la région du Mékong,

notamment le réseau ferroviaire, les voies navigables, les ports et les transports aériens.

Cette réunion fondatrice a été suivie d'une rencontre des ministres des Affaires étrangères du CLM le 23 décembre 2016, à Siem Reap, au Cambodge. Quatre jours plus tard, le gouvernement thaïlandais approuvait un projet pour améliorer les transports fluviaux sur le Mékong d'ici à 2065, en concertation avec les pays membres du CLM. Pour atteindre les objectifs fixés, de vastes travaux de déblaiement

du Mékong seront nécessaires. Notamment le dynamitage de blocs de pierre et de rapides, afin de permettre à des navires commerciaux d'une capacité de 500 tonnes de circuler 365 jours par an entre la province du Yunnan, en Chine, la grande ville riveraine de Luang Prabang, au Laos, et la province de Chiang Rai en Thaïlande.

À l'heure actuelle, le trafic sur le Mékong est limité aux bateaux de 100 à 300 tonnes. Durant la saison sèche, lorsque les eaux sont au plus bas, des rapides gênent le transport par voie fluviale.

### Pour traiter avec notre voisin, restons prudents et dignes

Le projet a provoqué une levée de boucliers dans la communauté d'un village thaïlandais vivant en bordure du fleuve. Les habitants redoutent son impact environnemental et économique. Si elle est aujourd'hui loin de faire l'unanimité, cette volonté d'améliorer la navigabilité du Mékong n'est pas nouvelle : en Thaïlande, l'idée fait son chemin depuis une vingtaine d'années.

Lorsque j'ai demandé à des habitants quelle serait l'approche qu'ils privilégieraient pour gérer la présence de la Chine dans la région du bassin inférieur du Mékong, ils ont généralement répondu : "Nous devons négocier avec la Chine." Mais à la question de savoir comment, concrètement, mener ces négociations, ils battent en retraite, intimidés par la taille et la puissance de la République populaire, et concluent : "Ce n'est pas si facile."

Chadin Chiepleam, batelier de 64 ans, emmène des touristes sur le passage de Khon Pi Long, une série de rapides sur une portion de 1,6 kilomètre du Mékong à la frontière du Chiang Rai et de la province de Bokéo, au Laos. Le nom des rapides signifie "l'endroit où le fantôme s'est perdu". Référence à de vieux récits de noyés dans les remous du fleuve qui seraient venus s'échouer sur les rochers.

Ici, c'est la nature qui limite le nombre de gens qui peuvent profiter des bienfaits du fleuve. M. Chadin connaît comme sa poche cette partie du fleuve et les mouvements des rapides. Grâce à son habileté, c'est lui qui, sans le savoir, a ouvert la voie aux industriels chinois, au début des années 2000. Un groupe

de visiteurs chinois recherchait alors un navigateur capable de les accompagner pour remonter le fleuve de Chiang Rai jusqu'à la frontière sino-laotienne. M. Chadin leur a été recommandé. Le voyage a duré plus de dix jours. Ce n'est qu'après-coup que le batelier a compris que ses passagers étaient venus en reconnaissance.

À l'époque, l'amélioration de la navigabilité du fleuve était déjà envisagée. Le public n'en a pris connaissance qu'à la faveur de la mise en place du mécanisme CLM. M. Chadin a alors compris que les nouvelles infrastructures détruiraient les rapides de Khon Phi Long – rendant du même coup inutile sa capacité exceptionnelle à négocier les rochers et les rapides. Il y a vingt ans, la Chine avait installé une série de barrages hydro-électriques sur la section du haut Mékong, sur son propre territoire. Depuis lors, ce n'est plus le rythme naturel des saisons qui dicte le niveau et le débit de l'eau, et de nombreuses espèces de poissons ont disparu. Sur les berges, les fermes maraîchères sont menacées par des crues soudaines, en toute saison. Les pêcheurs ont dû changer de métier.

**Elan.** Le réseau routier vers la Chine n'a cessé de s'étendre depuis une décennie. L'autoroute R3A, qui assure la liaison entre la Thaïlande et la Chine en passant par le Laos, a été inaugurée en 2008. Le quatrième pont de l'Amitié lao-thaïlandaise, ouvert en 2013, relie la région de Kunming [capitale de la province chinoise du Yunnan] au Laos et au district thaïlandais de Chiang Khong dans la province de Chiang Rai. À l'époque des congés du Nouvel An lunaire, les Thaïlandais voient affluer des files de voitures chinoises. En 2011, un nouveau port commercial est entré en service dans le district de Chiang Saen. Cette nouvelle infrastructure a donné un nouvel élan au commerce transfrontalier, qui a achevé de décoller avec l'accord de libre-échange entre la Chine et l'Asean [Association des nations de l'Asie du Sud-Est], entré en vigueur en 2010.

Les investisseurs chinois s'intéressent par ailleurs de près aux projets de Bangkok de créer, dans le district de Chiang Khong, une zone économique spéciale.

"Que voulez-vous que je vous dise ? La Chine est un très grand pays", soupire M. Chadin avec un petit rire nerveux. Ce même rire gêné

que je retrouve chez beaucoup de gens que j'interroge sur l'irrésistible expansion chinoise. Tous auraient envie de résister, mais ils se sentent trop petits.

"La Chine est un immense pays. Cela rend les gens prudents", explique Aksornsri Phanishsarn, spécialiste des relations sino-thaï à la faculté d'économie de l'université Thammasat à Bangkok. Elle parle moins des dimensions géographiques de la Chine que de son poids et de son influence économiques dans la région, incarné par le projet de très grande envergure des nouvelles routes de la soie, qui prévoit de revitaliser et d'aménager un gigantesque réseau de routes commerciales terrestres et maritimes afin de connecter l'économie chinoise à la région Eurasie.

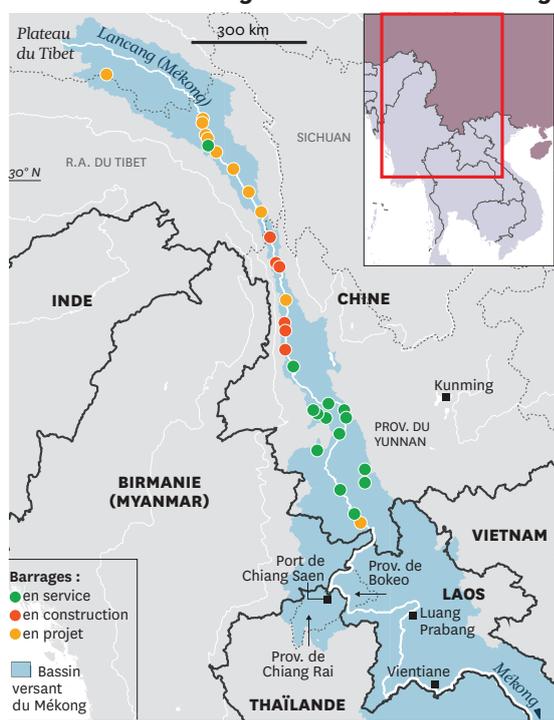
**Maillon.** Entre 2008 et 2014, les investissements chinois vers les pays de l'Asean ont augmenté de 200 %. Un rapport du ministère thaïlandais du Commerce indiquait qu'entre janvier et novembre 2016, la Chine constituait le premier marché d'exportation de la Thaïlande, à hauteur de 10,8 %, juste derrière les États-Unis. La Chine était également classée au premier rang du marché des importations thaïlandaises, avec 21,7 % du volume des échanges et 16 % en valeur, soit 2 000 milliards de bahts [51,8 milliards d'euros].

"Nous ne sommes qu'un maillon dans les chaînes d'approvisionnement de la Chine", explique M<sup>me</sup> Aksornsri. La structure actuelle du commerce sino-thaïlandais pose problème. Le gouvernement doit davantage privilégier la production d'articles que nous pourrions vendre à la Chine. "Le ralentissement économique de la Chine [depuis 2015] a davantage mis en lumière son impact sur le commerce international. "La Chine est un gigantesque dragon dont nous ne pouvons tout simplement pas nous dissocier. La question est de savoir comment nous allons faire pour nous en accommoder. Pour traiter avec la Chine, nous devons être prudents - ne pas précipiter les relations - et rester dignes", ajoute M<sup>me</sup> Aksornsri.

Le Mékong demeure la principale voie d'accès de la Chine méridionale vers les pays de l'Asean. Les investisseurs chinois sont attirés par les abondantes ressources naturelles, et par une classe moyenne en expansion qui représente un potentiel de consommateurs.

Au cours de la première réunion du CLM, le Premier ministre

**Construction de barrages en cascade sur le Mékong**



chinois Li Keqiang a expliqué que ce mécanisme constituerait pour les pays membres un accord assurant un partage collectif des profits.

Mais sur le terrain, tout le monde ne perçoit pas de façon aussi positive la mainmise de Pékin sur la région. Certains ont reproché à la Chine de vouloir "profiter" des petits pays.

Bon nombre de projets de développement chinois, depuis les mines de cuivre de Birmanie [à Letpadaung, dans le centre du pays] jusqu'aux papeteries et aux centrales hydroélectriques du Vietnam, en passant par les bananeraies de Thaïlande, ont suscité des sérieuses inquiétudes environnementales.

**Transformer la région du Mékong en une annexe de la Chine.**

Certaines personnes considèrent l'arrivée massive d'investisseurs chinois dans leur pays comme "une menace à la souveraineté". La méfiance a commencé à gagner l'opinion publique, qui n'est plus aussi disposée qu'auparavant à s'adapter à ces nouvelles

relations économiques, souligne Mme Aksornsri. Dans un article universitaire sur les relations entre la Chine et le Chiang Rai, Pollavat Prapattong, professeur de sciences sociales à l'université Mae Fah Luang de Chiang Rai, décrit l'approche chinoise de l'investissement comme une tentative de "transformer [la ville et l'environnement] en une annexe de la Chine, pour les Chinois."

"Depuis trente ans, la Chine a évité toute approche participative dans son programme de développement", ajoute Brian Eyler, directeur du programme Asie du Sud-Est au Centre Stimson [think tank sur la recherche de la paix et de la sécurité, basé à Washington]. "Le gouvernement central la jugeait inutile, partant du principe que la machine économique chinoise pouvait absorber les populations expulsées des régions rurales par de grands projets d'infrastructures. Or, pour développer des infrastructures de manière durable et inclusive, les promoteurs chinois et les gouvernements nationaux et locaux de la région du Mékong pourraient faire beaucoup plus afin d'améliorer la participation des populations."

Il cite le cas emblématique du Laos, où des villes entières sont

redessinées pour faire place à des liaisons ferroviaires à destination de la Chine. Les faubourgs de Luang Prabang et de Vientiane commencent peu à peu à ressembler à certaines parties de la province du Yunnan.

**Résignation.** Pourtant, le gouvernement central de Pékin exige de ses investisseurs à l'étranger qu'ils améliorent leurs pratiques d'entreprise en mettant l'accent sur la responsabilité sociale et environnementale. Mais ces critères ne sont appliqués que par un nombre limité de sociétés contrôlées par l'État chinois. "Je pense que les idées de la Chine pour la région seront toujours affectées d'une image négative, poursuit M. Eyler. Elle devra surmonter des obstacles majeurs pour démontrer à la région que ses projets sont viables, commercialement et écologiquement."

La Chine a tiré beaucoup d'avantages de ses échanges commerciaux et ses investissements dans la région du Mékong, ajoute-t-il. Elle a également joué sur les leviers de la diplomatie pour empêcher les pays de l'Asean de se liquer contre elle sur le conflit en mer de Chine méridionale.

Difficile de savoir si les gens ordinaires bénéficieront de nouvelles infrastructures chinoises sur le Mékong, mais une chose est sûre : elles les obligent à s'adapter au quotidien. Prayun Saen-ae, un pêcheur de 55 ans de la province de Loei (Thaïlande), ne dort plus que deux à quatre heures par nuit désormais. Pour gagner sa vie, il doit cumuler plusieurs emplois : il est tout à la fois récolteur de caoutchouc, ouvrier du bâtiment et mécanicien.

Sa vie était plus simple avant la construction du barrage chinois en amont du Mékong. Il vivait très bien de la pêche. Mais depuis que les Chinois contrôlent les vannes du barrage, ils ont modifié le débit du fleuve dans sa partie inférieure, ce qui a conduit à une diminution des réserves de poissons. Comment s'adapte-t-il à cette nouvelle situation ? "Au moins, un pêcheur comme moi peut décider librement quand il veut pêcher, quand il veut travailler ou dormir. Mais la vie doit continuer, d'une façon ou d'une autre", répond-il avec résignation. Devant sa vieille maison de bois, j'aperçois sur quelques-uns de ses outils de mécanicien la mention "made in China".

— Paritta Wangkat  
Publié le 15 janvier

**Des voisins sous pression**

● En Birmanie, "la Chine a été et restera un acteur essentiel dans le processus de paix", relève The Irrawaddy. Elle "souhaite la stabilité à sa frontière" où depuis des décennies s'affrontent groupes ethniques armés et soldats birmanes. Les contacts privilégiés de Pékin avec les combattants de ces groupes ethniques lui assurent une monnaie d'échange.

● Le vice-président de la Commission militaire centrale chinoise, le lieutenant général Fan Changlong, aurait abruptement écourté une visite au Vietnam en juin dernier, note le spécialiste Carl Thayer dans The Diplomat. Au cœur du débat, l'exploitation pétrolière en mer de Chine méridionale. En 2014, le déploiement d'une plateforme pétrolière chinoise avait entraîné des manifestations contre les intérêts de Pékin au Vietnam.

● En parlant de "sinisation" du Cambodge, la Nikkei Asian Review souligne le lien unissant les deux pays. En 2012, le Cambodge a empêché la publication d'un communiqué commun des membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) sur les questions de souveraineté en mer de Chine méridionale. Depuis 2011, la Chine a engagé 5 milliards de dollars au Cambodge.

Chaque semaine, jusqu'au 7 septembre, retrouvez notre série d'été sur l'influence chinoise dans le monde.

Le semaine prochaine, troisième épisode : La Chine, laboratoire du monde

