**DECOUVRIR LES RIVES DU MEKONG, AU RYTHME LAOTIEN**

Mékong ! Fleuve mythique. Voilà bien un nom qui fait rêver ! Un de ceux qui nous embarque très loin aussitôt prononcé. Alors prononcez-le et embarquons ensemble. Au Laos, par exemple.

Pays très méconnu, très pauvre. Le petit poucet de l’Asie du Sud-Est, coincé entre ses gros voisins que sont la Chine, le Vietnam, la Thaïlande ou le Cambodge. Sans façade maritime et sous le joug d’une dictature depuis 1974, il peine à exister. Déjà à l’époque indochinoise il était le parent pauvre, toujour cité en dernier dans les rapports administratifs. Le Laos dans ses frontières actuelles est assez récent. A la fin du XIXe siècles après l’éclatement du Royaume au Million d’Elephants, il y avait trois royaumes : Luang Prabang, Vientiane et Champassak.

Deux chiffres à propos du Laos : superficie de 238 000 km2 et une population de seulement 6,8 millions d’habitants. A comparer aux 15 millions de Cambodgiens, 68 millions de Thaïlandais, 92 millions du Vietnam. Quant à la Chine…

L’arrivée à Paksé en début de soirée s’effectue dans une chaleur encore bien présente. Mi-mars c’est la fin de la saison sèche. Il n’a pas plus depuis des semaines. Donc aucune moiteur dans l’air.

Dès le lendemain je découvre la capitale de la province de Champassak, peuplée de quelques milliers d’habitants. C’est la « grande ville » du sud.

Je l’ai quittée le surlendemain pour partir vers les Quatre Milles îles, mais je vais vous la faire découvrir dès maintenant.

Paksé

Paksé compte un peu moins de dix mille habitants. Elle a été créée en 1905 par les Français. Auparavant, ce n’était que quelques maisons sur pilotis le long du Mékong. Aménagée par tronçons par les Français pour rejoindre les Quatre Mille Îles et le Cambodge, la route 13 la traverse, passant notamment devant l’aéroport, puis bifurque pour des raisons de travaux vers le pont russe. Depuis le Champassak Palace (palais qui devait abriter le roi et abandonné après la révolution marxiste), édifié vers le pont, on a une vue plongeante sur la ville.

On retrouve la route 13, axe principal de vie. Si depuis l’aéroport elle est déviée par le pont russe, c’est à cause de travaux qui s’éternisent sur le « pont français ». Les ponts de Paksé portent le nom du pays qui a financé les travaux. Le « Français » fut le premier pour des raisons historiques de colonisation, le « Russe » le second pour des raisons d’alliance politique avec un « grand frère ». Le dernier en date est le « pont japonais ». Le russe enjambe la Sé Done, affluent qui se jette dans le Mékong quelques centaines de mètres après le pont.

Le long du Mékong, depuis l’embouchure de la Sé Done, on peut suivre la berge où se situait le port indochinois. Elle a bien changé ! Parfois quelques indices rappellent la France… Jusqu’à ces dernières années, on trouvait (encore un peu) une succession de gargotes, de *street food*, qui ont été récemment priées de quitter les lieux pour assainir le quartier en construction : immeubles modernes, hôtels… D’aucuns considèrent que la ville y perd son âme. Il reste des petites échoppes et la route se termine au niveau du pont japonais par le chantier presque achevé de l’ancien château Daohuang et futur hôtel de style néo-classico-franco-quelque chose, qui devrait accueillir un casino.

Du passé colonial de la ville, il reste principalement autour de la route 13 quelques maisons en plus ou moins état. Les maisons traditionnelles sont en bois, sur pilotis et les plus récentes en béton ou en verre pour les bureaux et commerces.

Rendons-nous maintenant au marché Talat Dao Huang. Le plus grand du Laos et, paraît-il, d’Asie du Sud-Est. Couleurs, odeurs (pas toutes bonnes). Bref, un marché sous les tropiques. Il est aménagé par quartiers : fruits et légumes, viandes, poissons, habillement, côté restaurant. Chaque emplacement est réservé en fonction de ses marchandises mais aussi de l’ethnie des vendeuses.

Il existe dans la ville deux ou trois autres marchés moins importants. Mais aussi des supérettes de la chaîne *Friendship*, un centre commercial relativement ancien (le premier du Laos) et un tout nouveau (un *Friendship*) inauguré pendant mon séjour. Le plus ancien des centres est tenu par des Chinois, les Frères Tang, ceux-là même qui ont la mainmise sur l’alimentation asiatique à Paris, essentiellement dans le XIe arrondissement. Ces temples de la consommation, même à la modeste échelle du Laos sont un signe de l’émergence d’un début de classe moyenne qui peut s’offrir un peu plus que le nécessaire, à savoir alimentation et vêtements. Il existe notamment dans le tout nouveau centre un rayon entier de croquettes pour chiens. Je pars du principe que lorsqu’on peut offrir des Royal Canin à son toutou, c’est preuve d’un niveau de vie en hausse.

Les moyens de communication (routes, deux-roues, bus…) plus nombreux et rapides permettent aux vendeurs de proposer leurs marchandises plus loin et aux acheteurs de bénéficier de denrées auxquelles ils n’avaient pas accès avant du fait de l’éloignement.

Je me suis amusée de voir flotter la faucille et le marteau sur fond rouge à côté de ces symboles de l’économie de marché et d’immenses pubs animées pour des produits mondiaux. Le gouvernement laotien, même composé de « vieux » qui s’agrippaient encore à leur idéologie, a fini par comprendre que le pays ne pourrait jamais sortir de la misère sans appartenir au grand bal du monde. C’est aussi pour cette raison qu’un pont a été construit récemment, le « pont japonais » avec des capitaux en provenance de ce pays, qui relie Paksé à la rive droite du Mékong. Ce qui signifie essentiellement un accès sur le monde extérieur, la Thaïlande et au-delà. Certains produits peuvent donc être exportés ou importés plus facilement qu’avant le pont, lorsque le grand fleuve ne pouvait se traverser que sur des jonques ou des bateaux à peine plus grands.

Cela n’empêche pas les petites boutiques locales en rez-de-chaussée des maisons, que ce soit le long de la route 13, dans le quartier chinois, le vietnamien. On y propose du *street food*, mais aussi des vêtements, des bidules en plastique. Sans compter quelques artisans.

Quant aux temples bouddhistes, bien sûr ils sont nombreux. Le plus réputé d’entre eux, le *Wat Luang* édifié au XIXe siècle, se trouve au bord du Mékong, près du pont français. Il abrite une école de novices. Lorsque je suis entrée dans son enceinte, se déroulait une procession joyeuse accomplissant plusieurs fois le tour du bâtiment principal. Une nonne au crâne rasée et à la robe blanche marchait en tête, suivie d’une vingtaine de personnes dont certaines lançait par moments des bonbons en l’air que les enfants hilares s’empressaient de ramasser. On peut citer aussi le *Vat Tham Fai*, sur la route 13, bordé de stèles funéraires joliment colorées. La mort est moins triste chez les bouddhistes, comparée à nos cimetières si gris.

Voilà pour Paksé. Reprenons le cours chronologique de mon séjour. Direction les Quatre Mille Îles.

Pour rejoindre cette région du sud qui s’arrête à la frontière cambodgienne, j’ai choisi un bus rapide « pour touristes », c’est-à-dire climatisé et un siège par personne. Je me réserve les charmes du bus local pour le retour. Il y a environ deux heures entre Paksé et le village de Ban (ban signifie village) Nakasang, situé sur la rive gauche du Mékong. Le paysage est fait de rizières complètement à sec, de bois, de quelques villages échelonnés le long de la route en bon état. A chaque village, ses étals de bord de route où l’on vend principalement nourriture et boissons, mais aussi ustensiles de cuisines, vanneries et trucs en plastique.

Arrivée sur le parking de Ban Nakasang, les voyageurs parcourent trois cents ou quatre cents mètres à pied pour rejoindre l’embarcadère où patientent les pirogues effilées qui éparpillent Laotiens et touristes dans les seules îles habitées de la région : Don (don signifie île) Khone et Don Det. Embarquement. C’est mon premier contact avec le grand fleuve. Il s’étire sur 4350 km et prend sa source dans le Tibet chinois avant de traverser ou de longer six pays. Il est lien ou frontière.

Les Quatre Mille îles

Slalom entre îles et îlôts. Si l’on considère une grosse motte de terre avec des brins d’herbe dessus comme une « île », en fin de saison sèche lorsque le Mékong est au plus bas, il y en a sans doute plus de quatre mille. C’est ce qui fait le charme de la région. Premier arrêt à Don Det pour décharger sa cargaison de *backpackers* (routards). Anglais, Allemands pour la plupart. Car depuis quelques années, Dont Det est devenu un point de rencontre pour fêtards planétaires. Auparavant ils faisaient halte à Van Vieng, dans le nord du pays où leur plus grand bonheur était de faire du *tubing*, c’est-à-dire descendre la rivière sur des grosses bouées, mais surtout complètement bourrés. D’où des noyades de plus en plus fréquentes. Les gouvernements des pays concernés par ces accidents en ayant assez de rapatrier les corps de leurs ressortissants ont fait pression sur le Laos pour faire cesser l’hécatombe. Fermeture de tous les bars le long de la rivière mortelle. Et les fêtards se sont repliés sur Don Det où ils peuvent boire et fumer de l’herbe magique.

Deuxième arrêt. Débarquement sur Don Khone où s’alignent le long du Mékong côté soleil couchant *guest-houses* et restaurants.

Avant de parler du présent, je vais repartir dans les brumes indochinoises pour vous parler de l’épopée du petit train de Khone. En plus des promenades systématiques sur tous les sentiers des îles, j’ai suivi son trajet. En sachant tout ce que j’avais appris à propos de sa construction et de son fonctionnement, j’ai éprouvé des moments très forts où la vision des wagonnets, des coolies tirant le convoi, où les bruits de ferraille m’ont envahi les oreilles comme si nous étions au XIXe siècle.

Le but de l’Administration française était à l’époque de pouvoir naviguer sur le Mékong (pour des raisons militaires d’abord puis commerciales) de Vientiane au Cambodge. Or le grand fleuve au sud du Laos, large d’une quinzaine de kilomètres tous bras confondus, est barré par de formidables chutes qui interdisent tout passage aux bateaux. Il a donc été décidé follement de construire un petit train sur l’île de Khone pour transporter d’un bout à l’autre les bateaux et leurs cargaisons. On a tâtonné pour trouver les meilleurs sites d’embarquement et de débarquement, changé à deux ou trois reprises. Plus tard, les ports ne suffisant plus, on a construit en plein conflit mondial un pont entre Khone et Det. Le petit train partait du quai de débarquement de Det, traversait l’île, le pont et reprenait son trajet poussif jusqu’au sud de Khone.

Les malheureux coolies employés dans des conditions inhumaines sont morts ici par centaines. Il reste quelques tombes à tout jamais anonymes. On trouve aussi des vestiges des rails, employés entre autres comme clôtures. Et puis surtout deux locomotives affreusement rouillées sauvées de l’oubli par un passionné. Elles sont aujourd’hui mises en valeur avec panneaux explicatifs et illustrations autour.

Dans la « rue » principale de Khone, on trouve quelques vestiges des maisons coloniales. Il y a surtout celle qui était l’ancienne *sala*, c’est-à-dire une maison où l’on accueillait les voyageurs de passage. Aujourd’hui hébergement avec une inattendue femelle gibbon en captivité. Plus loin, une autre maison a été transformée en école. Une, plus grande, tombe en ruine. Une autre encore où le rez-de-chaussée accueille le restaurant de la *guest-house* où je logeais. Adorable bungalow, au demeurant… Et puis justement des *guest-houses*, des boutiques d’alimentation à perte de vue. Avec l’arrivée des *backpackers*, le dieu tourisme a tout bouleversé. J’ai rencontré un Français vivant en Asie du Sud-Est depuis des décennies et un Laotien ayant fait ses études à Clermont-Ferrand. Ce dernier était effaré de voir les transformations culturelles que le tourisme des *backpackers* a fait subir aux petites îles. Comme symbole, il m’a cité les femmes qui confectionnaient des vêtements traditionnels avec leur métier à tisser. Chaque maison, chaque femme avait son métier à tisser. Là, le Laotien n’en a vu aucun. De fait, me souvenant de mes promenades dans les villages, je n’en ai vu qu’un seul, dans une petite maison sur pilotis isolée sur Don Khone. Subsistent encore sur l’île quelques maisons traditionnelles, entourées de jardinets et potagers.

Les rizières, les bananeraies, des bois et quelques plants de maïs forment le paysage de l’intérieur de Don Khone. Des maisons isolées sur la côte orientale de l’île, là où aucun hébergement touristique n’existe encore. Jusqu’à quand ? Le jour où les *backpackers* se seront lassés des petites îles ou en auront découvert de plus appropriées pour leurs douteux plaisirs occidentaux, que feront tous ces gens qui ont investi dans les *guest-houses* ou la restauration ? Il n’y aura plus de clients, plus d’argent pour garder le confort matériel (électricité, congélateurs…) que le tourisme récent leur a apporté. Et plus personne ne saura tisser. Une mère qui ne tisse plus ne peut pas apprendre à sa fille, qui de toutes façons n’aura pas envie de cette activité qu’elle trouvera hors du temps.

Les chutes de Somphamit. On paie (pas très cher) pour y accéder. Le site est somptueux, même s’il doit être plus impressionnant à la saison des pluies. Lorsque le niveau du Mékong est bas on profite du relief, de ce chaos minéral entrecoupé par des chenaux d’eau furieuse. Côté soleil levant existent d’autres chutes où l’on peut encore voir quelques pans du « mur des Français ». Ce mur avait été aménagé pour permettre la descente par le grand fleuve les troncs de teck depuis le nord du pays.

Et puis les temples, bien sûr. Ils sont deux sur Don Khone. Un soir, une fête s’est déroulée dans l’un d’entre eux, avec procession joyeuse, offrandes insolites et musique. La fête s’est prolongée tard dans la nuit.

Finissons par quelques vues apaisantes du grand fleuve entre Don Khone et Don Det.

Comme chantait Brassens, il suffit de passer le pont pour se retrouver sur la minuscule Don Det. Pour mon premier tour, j’ai suivi le chemin poussiéreux du milieu, ancien tracé du petit train. Une soldate sur un deux-roues s’est arrêtée pour me proposer de m’emmener au bout de l’île, me disant il fait trop chaud. Je l’ai remerciée, lui ai montrée mon chapeau protecteur et ai continué à pied, jusqu’à l’ancien débarcadère du petit train et au village construit autour. C’est ce bout d’île et la rive est qui sont colonisées par les *guest-houses* bas de gamme et les boutiques d’alimentation et souvenirs, face à Khone. Mais l’autre côté commence hélas à être gagné par les constructions, dont certaines en ciment. Entre ces deux rives, rien d’autre que des rizières cramées, des bovins et un petit temple.

Après avoir séjourné une dizaine de jours dans les îles, j’ai quitté Khone et Det pour Don Khong en pirogue. Environ deux heures de navigation pour gagner la plus grande et la plus septentrionale des Quatre Mille îles. Deux Américains avec moi dans la pirogue. Croisé un bateau-dragon, cette embarcation traditionnelle utilisée pour les fêtes rituelles. Depuis deux ans, Don Khong est reliée à la rive gauche par un pont, presque entièrement financé par des capitaux étrangers. Ce pont a radicalement changé la vie des insulaires qui peuvent désormais entrer et sortir de leur île sans l’aide de passeurs et sans se soucier des horaires ou d u niveau du Mékong. Progrès.

Je ne me suis pas attardée puisque dès le lendemain j’ai pris un bus (local) pour rallier Champassak en deux temps. Premièrement, remonter le long de la rive gauche jusqu’au village de Ban Muang. Descendre du bus, s’installer inconfortablement et moyennant l’équivalent de deux euros sur un deux-roues avec ses sacs à dos pour joindre la rive du Mékong et là, traverser le grand fleuve sur un « ferry ». Dans l’esprit d’un Occidental, un ferry est un gros bateau. Pas au Laos. Il s’agit de deux grosses pirogues en métal rouillé reliées par un ensemble de planches en plus ou moins bon état sur lesquelles s’entassent piétons, deux-roues, voitures et marchandises diverses. A cet endroit, le Mékong est large d’environ un kilomètre, avec la grande île de Don Daeng qui le coupe en deux. Le paysage est beau, et si les mille îles ont bien disparu, il reste en arrière-plan derrière Champassak les montagnes. celle au chignon, par exemple.

Champassak

Impossible de se perdre, il n’y a qu’une rue… Je l’ai suivie pour gagner mon hôtel, admirant au passage quelques vieilles maisons, toutes fleuries (en France, le village aurait droit à un label), une rizière verte (ça fait du bien après toutes ces journées à observer les brins de paille des rizières cramées des Quatre Mille îles !), un troupeau de chèvres, des petites échoppes de *street food* où se vendent boissons fraîches, bananes grillées, yaourts ou confiseries.

Lorsqu’elle s’appellait Bassac (ou Bassak), elle était capitale royale. Personne ne connaît l’étymologie exacte du nom. *Champa* désigne le nom d’une ancienne ethnie. En tout cas, aucun lien (c’est décevant !) avec le village charentais et son abbaye. Il reste aujourd’hui de l’époque coloniale deux belles demeures : l’une date de 1952 et l’autre de 1926. Et une plus modeste, presque cachée, dans laquelle vit une fille du dernier roi de Champassak. Pour le reste, ce sont des maisons plus sobres elles aussi d’époque coloniale, des maisons traditionnelles en bois sur pilotis et quelques maisons récentes en béton. Les projets de développement de la ville tardent à voir le jour et la protection du patrimoine architectural est contourné par les innombrables pots de vins qui existent comme sport national. Certaines maisons coloniales ont déjà été rachetées par des hôteliers pour les transformer le moment venu en hébergements.

Champassak est en réalité la réunion, la juxtaposition de plusieurs villages, chacun avec son temple. Au Laos la vie s’organise autour de ces lieux de culte qui sont aussi lieux de rencontres, de manifestations laïques, de réjouissances. On s’y retrouve comme autour d’un chêne centenaire ou dans une salle des fêtes. Parfois on y entend des annonces administratives et en période électorale, des panneaux avec le pedigree des candidats sont installés à l’entrée.

Autre lieu important l’école primaire. Bâtiments vétustes, peu de matériels, enseignants au faible niveau et au salaire dérisoire. Difficile de former des élèves dans ces conditions. Beaucoup abandonnent avant la fin de leurs études.

J’ai rencontré à Champassak une petite communauté francophone, Français et Belges, avec qui j’ai longuement discuté des difficultés de la vie au Laos, de la désorganisation du pays et de leurs parcours respectifs dans ces contrées éloignées de l’Europe.

Le lendemain, j’ai loué un vélo pour aller découvrir le temple khmer du Vat Phou. En chemin, arrêt devant le Bouddha de Sisumang, datant du XVIIIe ou XIXe siècle. Construit sur une petite terrasse dans le creux d’un arbre, les deux s’entrelaçent. Son visage est un peu halluciné et ne dégage pas la sérénité que l’on est en droit d’attendre d’un bouddha. Il est néanmoins l’objet de vénération. Il y avait ce jour-là une minuscule petite vieille, toute ratatinée, toute ridée qui m’a parlé, parlé comme si je la comprenais. Je n’ai rien trouvé de plus intelligent que de lui dire que son Bouddha était beau. Mais nous avons échangé des sourires et je l’ai prise en photo avec sa permission toujours souriante. Rencontre forte, sans paroles.

Le Vat Phou est classé au Patrimoine Mondial de l’UNESCO depuis 2001. C’est un Français, Francis Garnier qui le révèlera au monde après l’avoir visité en 1867 au cours d’une expédition menée sur le Mékong. Le site est payant, gardé. Pour les feignants ou les gens fatigués, des voiturettes style parcours de golf sont proposées entre l’entrée du site et la base de la montagne. A pied, on contourne par la droite ou la gauche deux lacs artificiels (*barays*) réservoirs d’eau douce autant que représentation de l’océan censé entourer la Terre. Puis c’est la montée vers le sanctuaire, blotti au pied d’une falaise de grès rouge. Pavés, marches très étroites et inégales, terrasses intermédiaires. Arbres aux racines qui s’entremêlent aux pierres (comme l’imaginaire occidental aime à se les représenter).

Les palais d’époque khmère ont été érigés au XIe siècle et embellis jusqu’au XIIIe siècle. Ce sont des édifices hindouistes ar les premiers fidèles à venir ici l’étaient. Lorsque les Khmers sont partis vers le sud et Angkor, c’est le bouddhisme qui a pris possession du site, en conservant les édifices.

Arrivée au sanctuaire, en assez bon état à part le toit. Sur les murs extérieurs, une partie du panthéon hindouiste alors qu’à l’intérieur trône une statue de Bouddha. Agréable de voir cohabiter pacifiquement deux religions différentes. Rassurante, cette tolérance dans un monde de haine. Sous le chaos minéral de la montagne, une source sacrée où les fidèles viennent se passer la tête sous l’eau. Bien sûr, rien à voir ici avec les proportions d’Angkor, mais on ressent une grande sérénité qui rassure.

A l’arrière de la petite ville, un lac. Presque à sec à cette période de l’année, mais d’une beauté sauvage, muette, avec son arrière-plan toujours gris-bleu des montagnes. On y voit des oiseaux (cormorans, aigrettes, canards…), des libellules. De l’autre côté, ce sont des Laotiens au chapeau conique qui s’affairent dans leurs rizières à côté de buffles nonchalants. Je suis restée longuement assise sur une souche d’arbre, à l’ombre, à écouter le silence et à m’imprégner du rythme laotien…

Au bout de la route qui longe le lac en direction du Vat Phou, il faut bifurquer sur la gauche pour retrouver Champassak et sa route au bord du Mékong. Sinon, c’est un début de route, de piste plutôt, couleur rouge latérite qui serpente entre des rizières vertes et se perd plus loin. Cette route censée améliorer le trafic pour les habitants a été stoppée par l’UNESCO à cause de ses dégâts potentiels sur le site. Quelques vestiges sont longés par le bitume et seraient fragilisés par le passage des camions, et surtout l’impact visuel sur le paysage serait, selon l’UNESCO, dévastateur. Depuis, rien ne bouge. Parfois, le classement d’un site au Patrimoins Mondial entraîne des contraintes incompatibles avec l’amélioration des conditions de vie des habitants.

Pour revenir à Paksé, j’ai retraversé le Mékong sur une embarcation plus petite que le premier ferry car j’étais la seule passagère. Une fois débarquée sur la rive gauche, il suffit d’attendre le premier bus (local ou touriste) qui passera. Sans savoir quand.

Puis quelques jours de séjour à Paksé. Quant au trajet retour du Laos en Thaïlande, je l’ai effectué en bus. International puisqu’il traverse une frontière ! Bus en état moyen, au pare-brise étoilé. Deux chauffeurs qui se relaieront jusqu’à Bangkok.

Poste-frontière perché sur une immense terrasse à la finesse toute stalinienne. Visa de sortie obtenu en quelques secondes. Plus que quelques mètres à pied et le Laos sera derrière moi. Le bus nous a précédé. Bagages sortis de la soute et passés sous la truffe experte d’un chien renifleur. Rien à signaler.

Au revoir Laos ! Bonjour Thaïlande ! Autre monde.