



La remontée du Mekong





Véritable autoroute aquatique, le Mékong est une artère commerciale vitale pour la région dans sa partie cambodgienne et vietnamienne, qui débouche sur la mer de Chine.

Remonter le Mékong sur 3 000 km depuis son delta au Vietnam jusqu'en Chine, c'est la formidable aventure vécue par une équipe allemande à bord de deux semi-rigides. Une expédition d'un mois, palpitante et haute en couleur.

Texte et photos Helge Bendl

En remontant le Mékong



La remontée du Mekong

Le troisième fleuve d'Asie
Le Mekong ou Mae Nam Khong pour les Thaïlandais est le troisième fleuve d'Asie par le débit après le Yangzi Jiang et le Gange. Les deux semi-rigides ont mis un peu moins d'un mois pour couvrir les 3 000 km qui sépare le delta du Mekong au Vietnam à la frontière birmane et chinoise. Le fleuve prend sa source à mille kilomètres plus en amont, au cœur des montagnes du Tibet.

Une main invisible vient-elle de changer le décor ? En quelques minutes, effacées les rues trop étroites, disparus les millions de deux-roues klaxonant à qui mieux-mieux, évanouis les cargos lourdement chargés qui creusent leur sillon dans les eaux brunes du port, dissipée soudain l'activité survoltée d'Hô Chi Minh-Ville. Nous sommes en route depuis quelques minutes seulement, à bord de nos canots pneumatiques, et déjà nous voici dans un paysage que l'on croirait dû au trompe-l'œil d'un peintre kitsch : des pêcheurs qui balancent sur leur pirogue tout en lançant leurs filets d'un geste sûr, des cabanes recouvertes de feuilles de palme, entourées de bananiers, et des rizières d'un vert si éclatant, si saturé que l'on se demande si

quelque graphiste travaillant sur le grand ordinateur du monde n'aurait pas un peu forcé sur les couleurs. Mais non. Ni trompe-l'œil, ni décor. Ce sont les images d'ouverture bien réelles d'un film panoramique à grand spectacle, unique et d'une longueur inédite.

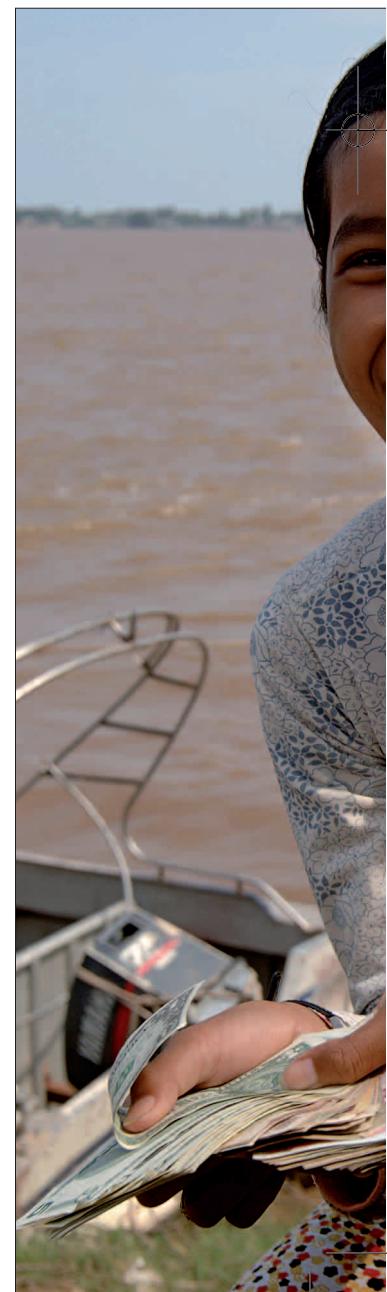
Un delta en pleine effervescence

Quatre semaines durant, nous allons parcourir le Mekong, l'un des dix plus grands cours d'eau du monde, le plus impétueux aussi. Nous allons traverser le Vietnam, le Cambodge, le Laos et la Thaïlande, longer la Birmanie et arriver jusqu'en Chine. C'est une véritable expédition à bord de deux canots pneumatiques blancs : 3150 kilomètres sur le Mae Nam Khong, la «Mère de toutes les eaux», comme l'appellent les ▶



Très vite, le pilote va apprendre à deviner les bancs de sable sous les eaux brunes du Mekong et repérer, sur la rive, les endroits où les sédiments se déposent. Cette vigilance constante n'empêchera pas le bris de plusieurs hélices...

Le dollar est encore la devise reine dans les pays émergents comme le Cambodge ou le Laos. Cette jeune Cambodgienne s'est donc improvisée en bureau de change auprès des membres de l'expédition.





Au fait...

Sur les 4 425 km qui séparent les sources du Mekong au delta vietnamien, le fleuve traverse trois grandes villes que sont Phnom Penh, capitale du Cambodge, Vientiane, capitale du Laos, et Luang Prabang, première ville économique du Laos. Si les curiosités touristiques sur la partie navigable sont nombreuses, le temple khmer d'Angkor Vat est le plus remarquable. On peut s'y rendre de façon originale et agréable en empruntant un speedboat sur un affluent du Mekong, au départ de Phnom Penh. 300 km et six heures de navigation en amont plus tard, on arrive à Siem Reap, une petite bourgade qui se trouve à moins de 30 km du temple d'Angkor. C'est moins cher que l'avion et, surtout, beaucoup plus excitant !

Rens. www.asie-voyage.org

Après trois jours de navigation, nous arrivons sur le Mekong cambodgien. Le drapeau du royaume est frappé du temple d'Angkor Vat.



La région de Luang Prabang est l'ancien «royaume du million d'éléphants». Le précédent drapeau du Laos était frappé d'un éléphant tricéphale évoquant une vieille légende. C'est vous dire si le pachyderme est ici un animal vénéré par la population.



La remontée du Mekong

► Thaïlandais. Cela commence ici, dans le delta vietnamien où le monstre joue l'appriboisé, réseau de vie débordant ses rives sur un territoire aussi grand que les Pays-Bas, parcouru d'un entrelacs de canaux, d'îlots, de villages flottants, de mangroves et d'élevages de crevettes. Les cargos nous saluent de leurs yeux rouges peints sur la coque, censés éloigner les mauvais esprits. L'homme qui nous fait remonter le fleuve sur ses deux bateaux est à la barre toute la journée. « *Un voyage pour quelques aventuriers ? Non, pas du tout. Ce sera une véritable expédition* », avait dit Andy Leemann deux ans plus tôt. Objectif : marcher sur les traces de l'expédition française de 1866.

Une essence de mauvaise qualité

Leemann a cherché des sponsors, rassemblé près de 200 000 euros et trouvé, pour assurer la logistique, un autre Suisse, Armin Schoch, qui vit en Thaïlande et a l'indispensable expérience de l'Asie du Sud-Est. Ces deux passionnés du Mekong ont fait construire en Amérique du Sud des semi-rigides adaptés à leur expédition particulière et négocié les autorisations avec les gouvernements de six pays. Puis, d'Espagne, de Suède et d'Allemagne, ils ont fait venir six hommes pour compléter leur équipe. Nous allons passer presque tout un mois sur ces canots pneumatiques d'à peine huit mètres de long, coincés entre des ballots imperméables, avec différentes équipes de guides locaux. Nous apprendrons à deviner les bancs de sable sous les eaux brunes coulant sans bruit, à repérer sur la rive qui défile lentement les endroits où le Mekong affouille la berge et où les sédiments se déposent. Leemann et Schoch exercent le commandement, mais la responsabilité est partagée entre tous : les remous et les tourbillons indiquent des obstacles cachés et le moteur Yamaha à quatre temps, respectueux de l'environnement, sait lui aussi se faire comprendre. Alors qu'il aurait dû ronronner comme un chat assoupi, il produit un son rauque et désagréable. En temps normal, il se nourrit d'un carburant à 95 octane, mais les pompes le long du fleuve ne servent qu'une mixture orange à l'odeur douceâtre, composée d'essence à 88 octane, d'alcool et

de kéroslène. Les 225 ch réels affichés ne sont plus qu'un souvenir. Au neuvième jour de l'expédition, nous sommes au Laos, en plein no man's land. Même les pêcheurs ont déserté le fleuve ; jamais nous n'avons été si seuls. Du matin au soir nous nous relayons au moteur. Nos doigts sont gourds à force de pomper pour faire arriver le carburant en quantité suffisante. Les filtres s'encrassent tellement que le nettoyage du petit matin ne suffit plus et doit être répété plusieurs fois par jour. Tout cela prend du temps. Nous devions rejoindre la ville de Mukdahan en Thaïlande, sur la rive ouest du fleuve. Aucune chance d'y arriver aujourd'hui, nous resterons au Laos.

Le lendemain matin, assis auprès des femmes du village après un bain dans le fleuve, le goût du Mekong aux lèvres et au visage la chaleur du feu de bois, toute fatigue est oubliée. Nous repartons. À chaque méandre du fleuve nous attend un nouveau spectacle. Sur la rive, des moines méditent, abîmés dans leur pensée, sans un regard pour nous. Le midi est chaud et moite, et lorsque nous nous approchons des cascades et des rapides ►

L'expédition française de 1866

C'est l'expédition française de 1866, menée par le capitaine Doudart de Lagrée, qui a servi de modèle à Andy Leemann pour entreprendre cette aventure d'un mois à bord de deux canots pneumatiques. Doudart de Lagrée avait pour mission de remonter le fleuve le plus loin possible pour savoir s'il existait une voie navigable entre la province chinoise de Yunnan et le tout jeune protectorat français sur le Cambodge (1862). L'expédition, qui démarra le 2 avril 1866, mit près d'un an pour atteindre Ventiane, la capitale du Laos, après avoir contourné, comme l'équipe allemande, les terribles chutes de Khon. L'expédition avait abandonné depuis Kratich les deux canonnières pour continuer en pirogue. L'aventure se poursuivit encore un an, jusqu'à la mort de Doudart de Lagrée, victime de la dysenterie. L'expédition, décimée par les maladies, avait déjà rejoint la Chine, sans parvenir toutefois à rejoindre les sources du Mekong.



Le capitaine Doudart de Lagrée en compagnie des principaux membres de l'expédition de 1866.



Après six jours de navigation, les bateaux sont sortis de l'eau pour pouvoir franchir les chutes de Khon au Laos.



«Le pays du matin calme». Le Laos pourrait bien disputer ce surnom poétique à la Corée. La beauté paisible des berges du Mekong près de Vientiane, capitale du Laos, fait partie des meilleurs souvenirs de l'expédition.



L'expédition touche le Triangle d'Or, cette région aux confins du Laos, de la Thaïlande et de la Birmanie, connue pour son trafic d'opium.

Le pneu du raid

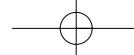
Le chef de l'expédition Andy Leeman a utilisé les mêmes semi-rigides qui ont servi de support à son expédition sur l'Amazone en 2003. Les bateaux sont des AB Inflatable, une marque installée au Venezuela, mais créée par un Italien dans les années 70 (d'où le fanion italien près du logo). AB a longtemps équipé les garde-côtes italiens. Le F28 (8,54 m de long) a été choisi pour sa robustesse (peau en Hypalon, carène en polyester renforcé). Ce pneu était équipé d'un hors-bord Yamaha 4-temps de 225 ch. Si la coque et les flotteurs n'ont pas trop souffert, la mécanique du moteur quatre temps a été mise à rude épreuve en raison de la qualité médiocre de l'essence. Informations sur le pneu : www.abinflatable.com



Le Mekong n'est pas un fleuve de tout repos pour la mécanique. Les hélices détruites ne se comptent plus sur la fin du parcours. Deux pieds d'embase devront aussi être changés. Sans parler des pannes moteur dues à l'essence de qualité médiocre.



Le speedboat est le moyen de transport de passagers le plus efficace entre Luang Prabang et Vientiane au Laos.



La remontée du Mekong

► qui chahutent notre bateau, le bruit de l'eau est impressionnant. Andy Leemann comptabilise 100 000 milles de navigation. Ce Suisse de 52 ans a passé sa vie à bourlinguer, comme skipper et vendeur de bateaux. En Amérique du Sud, il a exploré l'Orénoque et l'Amazone. Rien à voir avec le Mekong, dit-il. «*Jamais personne n'a réussi à parcourir ce fleuve. À cause des nombreux obstacles et parce qu'en fait la navigation n'est pas autorisée sur tout le parcours. Coupés du monde des années durant, les états riverains du Mekong s'ouvrent enfin et nous sommes les premiers à tenter l'aventure.*»

Le coup de grâce si près du but

Quel fleuve en effet ! Au bout de 2 900 km, alors que nous sommes quasiment au but, il nous fait lâcher prise. Les pierres cachées sous l'eau ont détruit deux boîtes de vitesse et un nombre d'hélices effarant. L'essence de mauvaise qualité a donné le coup de grâce aux deux moteurs hors-bord. Ils toussent, se mettent à cracher, puis tombent en panne. Et ça, toutes les cinq minutes. Au 21^e jour, arrivés dans le Triangle d'Or, la zone frontière entre le Laos, la Thaïlande et la Birmanie, nous devons sortir les canots de l'eau. «*Les rapides sont de plus en plus violents. Continuer avec des moteurs qui ne sont pas fiables serait trop dangereux.*» On entend la tristesse dans la voix d'Andy Leemann. Mais aussi la fierté. Jamais personne n'est encore allé si loin en bateau, du Vietnam au Cambodge, puis au Laos en passant le long des temples khmers et jusqu'au Triangle d'Or tristement réputé pour le trafic d'opium. Armin Schoch, responsable de la logistique, a passé des heures sur son mobile ou son téléphone satellite pour rendre possible l'impossible. Au Laos, il a même fait creuser une rampe dans la berge et amené une grue pour sortir les bateaux de l'eau et les charger sur des camions. C'était la seule possibilité pour franchir les chutes de Khon, l'équivalent des chutes du Niagara.

Sans nos bateaux, c'en est fini de notre expédition. Pendant le dîner d'adieu, chacun fixe le fleuve sans dire un mot, puis nous disparaissions dans l'hôtel. Premier bon lit depuis longtemps. Mais au milieu de la nuit, la discussion reprend. N'y a-t-il vraiment aucune ►



Une école de danse près de Phnom Penh. L'expression corporelle fait partie intégrante de la culture khmère.

Le buffle est l'animal emblématique des bords du Mekong. C'est le compagnon de travail de la majorité des paysans, qu'ils soient laotiens, thaïlandais ou cambodgiens.

65 rameurs par pirogue ! Chaque année, devant Phnom Penh, une course de pirogues a lieu à l'occasion de la très populaire fête de l'eau.



Le Mekong est parfois si large
qu'il prend des allures de lac.
Sur 1 754 km de frontières entre la
Thaïlande et le Laos, le cours du fleuve
n'est traversé que par un seul pont !





La remontée du Mekong

Les chutes de Khon, c'est le Niagara indochinois : sur près de 15 km en amont, on voit les eaux se soulever dans des éclats d'écume. Leur découverte par l'expédition de Doudart de Lagrée en 1866 mit fin aux espoirs français de créer une voie navigable commerciale entre la Chine et le delta du Mekong.



Au Laos, les temples bouddhistes sont nombreux à s'être installés en bordure du fleuve. Ils sont l'un des piliers des communautés rurales qui vivent le long du Mekong.

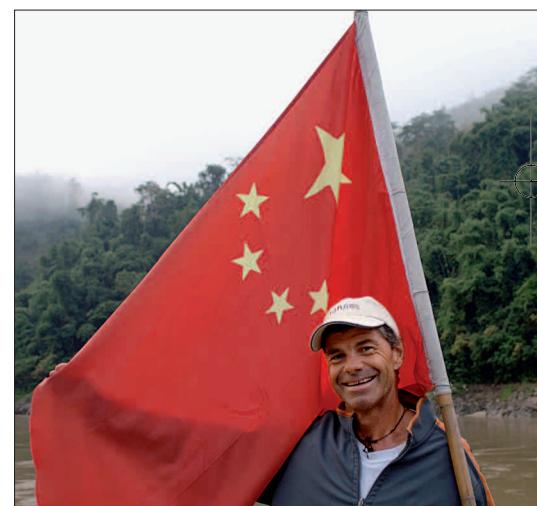


Vérification des passeports au poste-frontière de Guan Lei en Chine. À ce niveau du fleuve, la rive gauche est chinoise et la rive droite birmane.



Faire une croisière sur le Mekong

Ce voyage Vietnam-Chine, en remontant le Mekong à bord d'un semi-rigide, est une expédition difficile à réitérer. Pour des séjours ou des voyages en Asie du Sud-Est, vous pouvez contacter Armin Schoch, l'un des participants au raid. Il a créé sa société Impulse Tourism à Chiang Mai (Thaïlande) et peut aussi, à partir de là, organiser des circuits de plusieurs jours sur le Mekong (armin.schoch@impulsetourism.com). Moins aventureux peut-être, de nombreux organismes proposent des croisières en bateau de trois jours sur le Mekong côté Laos pour 410 €/pers. (www.laos.indochina-asia.org). Côté Cambodge, d'autres tours opérateur proposent des croisières de 13 jours sur un bateau type Nouvelle-Orléans d'Angkor au delta du Mekong à partir de 3 000 euros vol compris. (www.rivagesdumonde.fr). Enfin, un séjour plus sportif est proposé par Club Aventure qui organise, au printemps 2007, une remontée du Mekong, dont une partie se fera en pirogue (www.clubaventure.fr).



La Chine ! Après 3 150 kilomètres depuis le Mekong vietnamien, notre but est finalement atteint.

► solution? Et notre modèle, l'expédition française de 1866, qui nous a incités à remonter le fleuve au lieu de le descendre ? « Ces hommes ont tout fait pour atteindre leur but. Nous devrions les imiter si nous voulons arriver jusqu'en Chine », dit Andy Leemann le lendemain matin. Mais les 250 km restants avant le poste frontière sont dangereux. Après des jours d'attente et de recherches, nous rencontrons un capitaine laotien qui a déjà effectué ce parcours une fois dans sa vie. Dit-il. Nous montons dans son speedboat, une embarcation dont le tirant d'eau ne fait que quelques centimètres. Nous voilà propulsés sur le fleuve à 70 km/h. Tour à tour, le Mekong nous est

apparu indolent ou indompté, pittoresque avec ses vallées fertiles ou rebutant avec ses éboulis.

La fin d'un périple mouvementé

Maintenant, sur le parcours restant jusqu'à la frontière chinoise, il se rétrécit comme un cours d'eau alpin et, enserré dans son lit étroit, trace sa voie de toute sa force vers le sud. À 20 km/h, selon le GPS. Jamais il n'a été aussi rapide. Il n'est navigable que depuis peu, depuis que les Chinois y ont entaillé un chenal à coups d'explosifs. Après avoir accosté quelques heures, nous reprenons le bateau en laissant derrière nous le dernier

poste de contrôle de l'armée laotienne. Des cargos apparaissent, puis un port et, plus loin, un mât avec un morceau d'étoffe rouge. La Chine ! 3150 km après le départ de Saïgon, notre expédition touche à son but. Guan Lei, ville frontière. L'anglais ? Plus personne ne le parle ici. Au lieu de cela, nous sommes accueillis par un sourire. Pour repartir, il nous faudra parcourir encore près de 2 000 km en bateau, en voiture, en yak et, pour finir, à pied. Franchir les gorges chinoises avant d'arriver à la source du Mekong, sur le plateau tibétain. Mais les mots nous font défaut. Alors nous nous contentons de répondre à leur sourire. ■

Traduction de l'allemand par Josie Mely.