

La montagne assassinée

De Hoi An, nous quittons la route Mandarine pour la piste Ho Chi Minh. On roule en voiture particulière avec chauffeur (un étranger n'a pas le droit de conduire au Viêt Nam) vers Kontum qui se trouve à environ dix heures. Nous nous élevons vers le nord des Hauts Plateaux, dans la montagne massacrée. Et des villages de tombes s'y traînent. Sur notre droite la vallée d'A Luoi ayant abrité cent soixante dix sortes d'oiseaux colorés et cinquante espèces de mammifères - dont tigres et éléphants - ne comptent plus qu'une faune de vingt oiseaux et cinq petits mammifères, tandis que les minorités habitant cette vallée croient en la faute des mauvais génies. Elles élèvent des poissons dans des cratères de bombes contaminés par la dioxine épandue en suivant, mangent poissons et canards infectés et en boivent l'eau. Et la guerre finie fait de nouvelles victimes. Des versants exposent l'aridité de la brûlure chimique, quelques troncs noirs hérissent ce dévers et, là, sur la crête, deux ou trois arbres chétifs et déplumés subsistent de l'ancienne forêt primitive. Plus loin les herbes



Photo André Bouny

pionnières, appelées "herbes américaines", ont colonisé cette pente où broute un zébu - qui boira son lait et mangera sa viande ? Ici, on tente de reboiser avec du plant de conifère, aligné comme les points d'un tricot. Là, un pan de forêt tropicale à survécu avec ses immenses arbres de canopée supérieure, très hauts, puis ses arbres moyens et ceux inférieurs, chacun vivant grâce à l'existence des autres, troués par les panaches des bambous géants. Ainsi il est facile de se représenter cette montagne et son majestueux couvert végétal

d'antan, prodigieux et mirifique. J'imagine cette infinité de sommets recouverts d'un épais édredon vert et bleu... Ça c'est fini. Sur notre droite, derrière les montagnes dévastées, c'est le Laos. Par endroit, la route est coupée par des coulées de boues et de roches rouge

puisque il n'y a plus de racines pour les maintenir. Mais ça passe, de justesse, jusqu'à cette fois où le chauffeur ne peut freiner à temps. Et notre véhicule se retrouve à cheval sur un bloc de rocher. Le chauffeur passe la marche arrière mais l'adhérence n'est pas suffisante, tandis qu'on se trouve à des heures de je ne sais où et quoi. Il accélère par à coups et parvient à dégager la bagnole. Il ne descend pas pour vérifier si le bloc et la boîte... C'est reparti. D'un œil, je surveille les voyants du tableau de bord: « No problem », me glisse le chauffeur souriant. Effectivement rien ne s'allume, puisque aucun témoin ne marche, pas même le compteur de vitesse. La route est très sinueuse. Il pleut.



Les hauts plateaux

Un orage, le déluge. On double les montagnards d'une ethnie minoritaire marchant courbés sous leurs hottes remplies de bois. Devant, une fillette porte un jeune enfant cul nu dans son dos, un garçon visiblement. Dans les travers, des maisonnettes de bois sur pilotis bordent des champs de thé. Une fois sur le plat, des plantations d'hévéas, avec leurs saignées blanches en colimaçon, s'étendent des deux côtés avant Kontum. Puis se sont les poivriers, rangs de touffes verticales, qui passent lorsqu'on voit sortir d'un chemin un véhicule semblant surgir du fond des temps mécaniques. Ici, sur les Hauts Plateaux, on est très pauvre. Aussi, quand on acquière un véhicule, autant qu'il soit polyvalent. Et si en plus il a un guidon, on connaît. C'est le motoculteur. Il supplante n'importe quel autre engin. Il est aux



Photo André Bouny

champs, sur les chemins, sur la route, à la ville. La plupart de ces motoculteurs à feu unique comme la lampe sur la tête du mineur, moteur cabré au ciel, le plus souvent de fabrication soviétique ou chinoise avec une grosse roue à inertie et une courroie flottante sur le côté, transpirent l'huile de toutes parts comme échappés d'une casse. Mais depuis la montée des prix du poivre, les nouveaux riches en ont de neufs, japonais. Dans les villages, tous les motoculteurs du pays se garent sur la place principale désormais réservée à cet usage. On attelle une remorque avec deux planches en vis à vis et voilà un transport en commun pour une

bonne douzaine de personnes. On enlève les planches et voici une bêtaillère pour zébu et cochons. Seul, c'est un tracteur. Y'a pas mieux. Le motoculteur sort des chemins et fonce sur la route à une vitesse respectable. On tient le guidon avec les pieds. On se marie en motoculteur.

La ville de Kontum est pauvre et triste car sa province a été anéantie par les B 52 américains. Sa traversée mouille les yeux et pince le cœur. On laisse Kontum derrière nous pour rallier Pleiku avant la nuit. Maintenant, on longe des plantations de caféiers - variété robusta - avec leurs feuilles luisantes, vert foncé. Nous entrons dans Pleiku - encore interdite aux étrangers il y a peu de temps - ville étalée et bossue, reconstruite car elle fut détruite en 1975 par l'affrontement des armées Nord-vietnamienne et Sud-vietnamienne. On y remarque une forte présence militaire à cause des ethnies insoumises. Avec demande du passeport en pleine nuit durant le sommeil.

On roule vers Ban Mê Thuôt, situé à sept heures de route au sud des Hauts Plateaux. Descente d'un vaste plateau - plateau parmi les Hauts Plateaux - entouré de montagnes

éloignées, des villages de tombes déroulent leurs couleurs. Les hameaux des vivants passent, avec leurs zébus gardés par les enfants. Une vieille *mob* porte deux énormes paniers fixés de part et d'autre de sa roue arrière, remplis par un empilage de gros jaques plus haut que le conducteur. Vélos rouillés et motoculteurs contournent les jeunes marcheurs qui se rendent au marché. Toujours et partout on a ce sentiment que toute la richesse terrestre du pays et son activité se trouvent et se passent sur/et le long de la route, comme si à quelques centaines de mètres de part et d'autre n'existe qu'hostilité. Ici, ce sont les plantations de poivriers et de caféiers, cultivés sur une terre basaltique, forte et rouge. Nous sommes dans la province du Daklak, quarante-quatre ethnies vivent dans cette région peuplée avant la guerre de cerfs, d'ours, de tigres et d'éléphants. Avant de s'exiler à la fin de la Guerre mondiale, le dernier roi (ou empereur) Bao Dai vient chasser ici. Il chasse sur le dos de son jeune éléphant blanc. Animal très rare, vénéré par les Vietnamiens et les Cambodgiens. Aujourd'hui encore, Vietnamiens des bords du Lac Lak -soixante kilomètres au sud de Ban Mê Thuôt- et Cambodgiens disent voir de temps en temps un éléphant blanc passer d'un pays à l'autre. Celui de Bao Dai -mort à Paris en 1997. La chose est tout à fait possible, l'éléphant blanc étant naturellement préservé des chasseurs et braconniers grâce aux préjugés favorables que lui portent les habitants de ces contrées frontalières. Ban Mê



Photo André Bouny

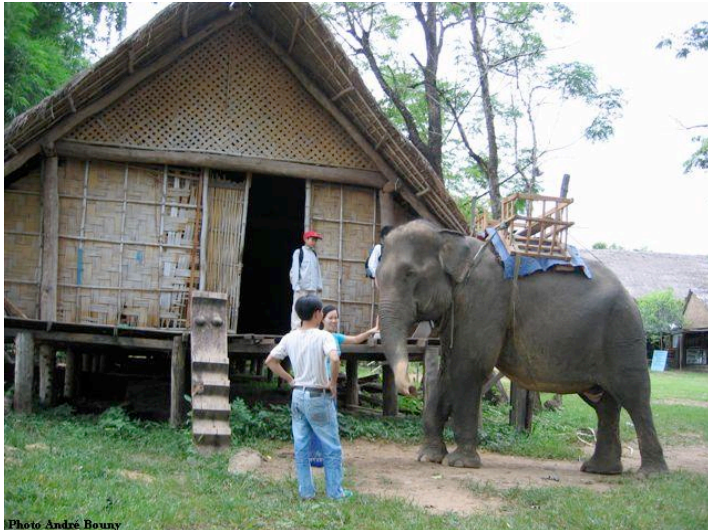


Photo André Bouny

Thuôt, importante base américaine contrôlant la région des Hauts Plateaux est l'ultime grande bataille de la guerre du Viêt Nam. La ville tombe cinquante et un jours avant la chute de Saigon. La nuit est calme sous les moustiquaires: pas de contrôle de passeport. Nous allons au village de Ban Don, à une heure de Ban Mê Thuôt. Chemin de terre, troupeaux de zébus, longues maisons de pailles et de bambou sur pilotis, et voici une éléphant qui porte une nacelle de bois. Elle a le même nombre d'années que les

éléphants répertoriés au Viêt-Nam: trente-six. Son cornac nous dit que chaque fois qu'elle part en balade foraine, elle est heureuse. Vraiment, ça se voit. Avec son cornac et les miens sur le dos, la voilà qui part, le pas alerte, accélérant le long de la rivière parsemée de roches pour disparaître dans les bois.

C'est la descente de Ban Mê Thuôt vers la mer de Chine méridionale en direction de Ninh Hoa, destination Nha Trang. Un trajet de six heures. La culbute des Hauts Plateaux est formidable. Dans sa première partie l'état de la route devient une piste trouée et piègeuse. Il est difficile de voir les autres usagers devant et sur les côtés dans son nuage de poussière.



Photo André Bouny

Puis la route s'améliore avec la déclivité vertigineuse. Partout la montagne est bousillée. Si bien qu'on doute de l'annonce des quantités de défoliants utilisés par l'Armée américaine. Et des champs de tombeaux s'allongent. "Notre" chauffeur double n'importe où. Sans aucune visibilité, il entreprend le dépassement de plusieurs gros camions usagés dévalant du Nord vers le Sud leur long chargement de billes de bois. Un palier ralentit le rythme et soulage l'atmosphère. Puis ça recommence, entouré d'une montagne qui devrait être

merveilleuse. Enfin nous atteignons la vallée d'argile des briqueteries. Elles se succèdent au milieu des bananiers avec leur tour de brique fendue par la chaleur du four, entourées de grands amas de bois pour la cuisson. Les cocotiers filent et, au-dessus de leurs rameaux en éventail, il est facile d'imaginer les hélicoptères américains comme de gros esturgeons noirs. Une passe s'ouvre sur la mer turquoise, nous longeons le lagon de Ninh Hoa et suivons le littoral jusqu'à Nha Trang. Comme convenu, on lâche la voiture particulière et son jeune chauffeur pris à Hoi An.

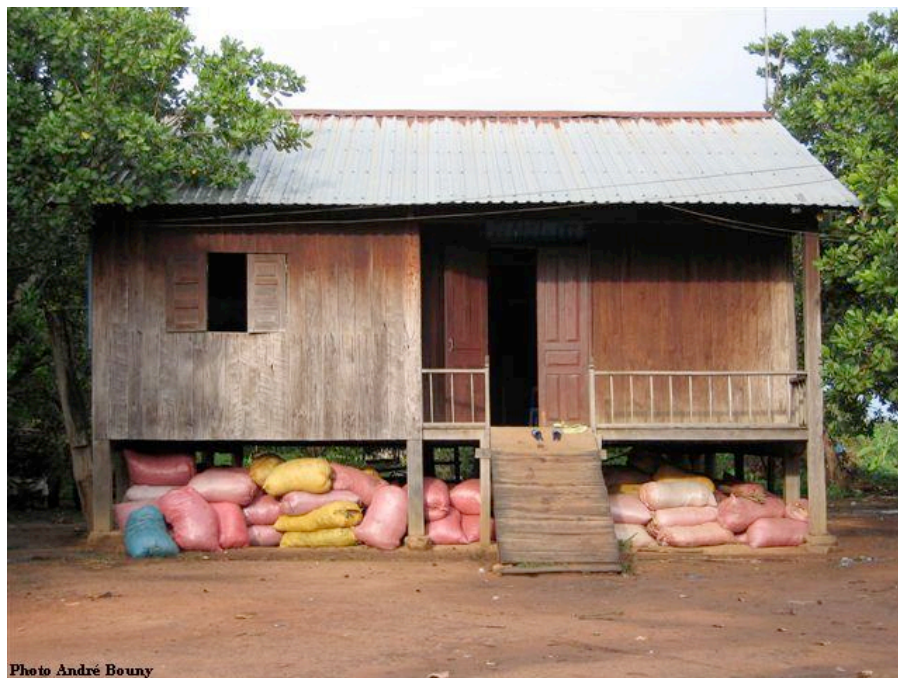


Photo André Bouny

Nha Trang est une ville à la situation et à l'environnement méditerranéens. La ville est bâtie en front de mer face à une très longue plage de plusieurs kilomètres, bordée d'une promenade aménagée et plantée de cocotiers. Sur la gauche de cette plage la presqu'île de Ninh Hoa fait une dentelle bleutée de montagne calcaire. Au large, on voit des îles proches et distingue les découpes brumeuses de leurs sœurs plus éloignées. Épargnée par la guerre américaine, Nha Trang connaît le beau temps toute l'année. Quand ailleurs c'est la mousson, ici c'est la saison sèche. Au Viêt Nam, quand on prononce le nom de cette ville, Alexandre Yersin vient aussitôt à l'esprit des Vietnamiens. Nha Trang est la ville adoptée et d'adoption

d'Alexandre Yersin. Après 1954 et 1975, alors que toutes les rues du Viêt Nam sont rebaptisées aux noms des héros vietnamiens et que les autres patronymes vont aux oubliettes, seuls quatre noms de personnages échappent à la poubelle de l'histoire urbaine vietnamienne: rue Pasteur, rue Calmette, rue Alexandre de Rhodes, et rue Alexandre Yersin. Les Vietnamiens l'appelle *Ong Nam*. *Ong* veut dire "Monsieur". Et *Nam*, "Cinq". L'homme fit cinq grandes choses. (Lire **Docteur Nam**, d'Élizabeth Du Closel -membre du **CIS**- éditions Albin Michel) Tout ce qu'entreprend *Ong Nam*, il le fait au péril de sa vie. Alexandre Yersin explore la contrée des Hauts Plateaux, habitée de peuples inconnus dit *mäi* -voulant dire "sauvages"- et de grands fauves. En tant qu'explorateur, il part de l'endroit où il conseille de fonder Dalat et ouvre la première voie jusqu'à Phnom Penh, et c'est encore lui qui relie Nha Trang à Da Nang par le Daklak et le Kontum encore jamais explorés. En tant que médecin, il fonde l'Institut Pasteur de Nha Trang et, surtout, il se rend à Hong Kong décimée par la peste bubonique et dans des conditions épouvantables recherche et découvre le bacille de la peste. Enfin, il introduit l'hévéa au Viet Nam. Enterré sur un petit promontoire en bordure de route à une vingtaine de kilomètres de la ville, un gardien veille sur sa modeste tombe. Les vietnamiens lui vouent une véritable vénération. Le lendemain de notre arrivée, nous partirons sur les îles, escortés par les poissons volants gros comme des martinets d'argent. Il volent en demi cercle sur cent mètres et replongent. On admire les coraux des fonds marin. Passe l'île réservée aux lépreux jusqu'en 1975. Mais Nha Trang, c'est surtout sa plage. On souffle un peu dans ce voyage à haut rendement, et les enfants aiment bien leur mer. Le cerf-volant reste le jeu favoris des Vietnamiens et, dans ce monde difficile, dragons et phénix ont cédé la place au dernier cri : un requin noir montrant ses dents aux regards d'en bas. D'ailleurs, si rien ne permet de différencier formellement les gens aisés des modestes sur une plage, l'obésité de certains enfants parle d'elle-même. Chose qui n'existait pas il y a peu de temps. Le soir, les Nhatranais traversent l'avenue séparant la ville de la mer et viennent en famille sur la plage faire griller des sèches séchées. Nha Trang a aussi un bel aquarium avec de malheureux requins léopard qui tournent en rectangle. Une marchande de vœux portant une cage de moineaux en libère un contre un billet afin que ce que l'on souhaite s'exhause. Le poisson en aquarium; l'oiseau en cage; l'homme en prison; l'homme, toujours l'homme. Á côté de la ville se trouve le site des tours cham de Po Nagar. Avant de partir, nous allons visiter un Centre de Réhabilitation pour enfants handicapés, avec des victimes de l'Agent Orange -nous avons reçu sa directrice sous notre toit en France l'année dernière.

Dalat

Départ en bus pour Dalat, cinq ou six heures de trajet. De Nha Trang jusqu'aux premiers lacets de la montagne, la campagne est jolie, parsemée de petites collines boisées, de cocotiers et de bananiers le long des rizières. La montée est interminable et impressionnante, elle offre des vues saisissantes sur les vallées. À flanc de plateau, les villages des tribus et minorités, Srê, Chil, Maa, Koho, Churu et Lat, éparpillent leurs maisons de bois sur pilotis. Autour d'elles, des zébus vaquent ou tirent des charrettes chargées de légumes. Certains élèvent des chevaux de petite taille. Un palier. Puis une nouvelle ascension, la dernière avant Dalat. De nombreux détails signalent que la chrétienté est là, plus précisément le catholicisme. Des traces françaises. Dans sa cuvette d'altitude, 1500 m, Dalat est une ville vallonnée autour d'un lac, de grands jardins de légumes font des patchworks rectilignes et de nombreuses villas avec parc évoquent les architectures des provinces de France.



Photo André Bouny

Ici, on ne souffre pas de la chaleur. Il y a quatre saisons. Maintenant c'est la saison des orages qui se déclenchent tous les jours en début d'après-midi pendant quatre mois de façon invariable. Devenue station climatique dans la première partie du siècle précédent, Dalat reçoit des hôtes saisonniers de renom, par exemple l'Empereur Bao Dai vient dans son Palais d'été, avec pour voisin le chasseur Théodore Roosevelt. Yersin fait installer un quatrième Institut Pasteur. Mais après les riches heures de Dalat viennent celles de Diên Biên Phù et des Accords de Genève, alors les Français quittent la ville et les catholiques vietnamiens du Nord, fuyant le communisme, s'installent ici. Préservée de la guerre dans son

enclos de montagnes, en 1975, Dalat tombe sans résistance avec sa trentaine de couvents, d'abbayes et de monastères. Et la ville devient pauvre. Aujourd'hui, avec l'ouverture du pays, c'est un début de résurrection. Avant que n'arrive l'orage quotidien de mi-journée, nous allons faire une promenade sur le lac Tuyên Lâm. Sur une des berges, on voit un des derniers éléphants du pays obligé à sa pitoyable activité foraine. Á une douzaine de kilomètres de Dalat, devant le mont Lang Biang vénéré des minorités, se trouve le village de Lat. Le chef du village nous reçoit tous les quatre dans la maison commune sur pilotis. Il est francophone. C'est une grande pièce sombre sur plancher. Ça et là sont suspendus des instruments rudimentaires de musique, à percussions et à vent: gongs, calebasse à trois flûtes, instruments pour le sacrifice du buffle. On s'assoit sur un banc de bois bancal et, un à un, buvons par aspiration le vin de Dalat dans la grande jarre. Un breuvage épais. Puis le chef du village, dans sa belle tenue de tous les jours, joue des instruments Lat et chante. Il chante avec malice des chansons françaises. Il explique: " *Da lat* signifie parler Lat. Nous sommes à peu près trois mille Lat. Dans la première partie du siècle dernier, notre société était matriarcale. La femme achetait un homme contre un buffle. Un homme valait un buffle.



Quand ma femme m'a acheté, elle a dû payer cinq buffles ! Car si je parlais bien entendu la langue Lat, je parlais aussi le Vietnamien, et le Français ! C'est pourquoi je valais cinq buffles. Ça, c'est le passé. Nous avons été évangélisés par un Aveyronnais: le père Boutary. Autrefois, nous étions animistes. Aussi, sur notre église (grand hangar de bois recouvert de tôles rouillées surmonté d'une croix posée sur des cornes de buffle) nous conservons les cornes du buffle pour se souvenir d'où on vient..." Le chef du village me demande si je suis croyant. La réponse est non. « Ça c'est pas bon ! » lâcha-t-il, de la même façon que Jean le jésuite sur le site des temples cham de My Son. Les Vietnamiens sont profondément croyant au sens général du terme. Ensuite, nous marchons dans le village sans contrainte.

Certains Lat sont bouffis et paraissent alcooliques, ce n'est pas sans me rappeler, presque trait pour trait, certains amérindiens Montagnais de Pointe Bleue que j'aie rencontrés trente-cinq ans plus tôt en Amérique du Nord. Ici, au village de Lat, le chef a un pouvoir restreint, celui d'essayer d'arranger les affaires de personnes. C'est vrai que c'est beaucoup, mais il n'a pas de vraies prérogatives sociales. Il est plutôt réduit à un rôle de courroie d'intégration qui laisse croire. Les jours suivants, nous allons voir la Gare ferroviaire de Dalat: une maquette *Jouef* ; puis la *Maison folle* dessinée par une architecte vietnamienne qui fait visiter et tient la caisse, bâtisse faisant penser à Gaudi, avec un aspect zoo en plus; le Musée ethnique, grand bâtiment où un préposé à la billetterie délivre les billets, plus loin, un commis à la caisse encaisse, un peu plus loin, un employé au dessouchage dessouche, plus loin, deux hôtes en *ao dài* chargées d'accueillir devant chacune des portes écartent leurs bras pour nous accueillir, plus loin encore, des jeunes femmes en charge d'informer informent... nous quatre sommes les seuls visiteurs de l'après-midi. C'est le plein emploi. Et puis il y a ce chauffeur de taxi avec son rétroviseur intérieur faisant office de télévision. En montant dans la voiture, j'éclate de rire. Content de nous bluffer, le chauffeur rit aux éclats, attrape le fou rire et rebondit sur son siège en regardant les *pom-pom-girls* se trémousser dans la nuit du pare-brise, tandis que guidons de vélos et de mobyettes effleurent les quatre coins de la bagnole agitée. Toute la voiture pleure de rire.

Reggie

Départ de Dalat pour Mui Né. La descente en bus vers Phan Thiêt laisse un souvenir ineffaçable. Virages serrés à l'aplomb du vide sans garde-fou, et le chauffeur qui ne parvient pas à passer la première pour rétrograder. Lorsqu'il y arrive, il la garde. Mais comme ça n'avance plus vraiment, je crains qu'il enclenche à nouveau la seconde. Ce qu'il fit. La vue plongeante du paysage est attirante, et le chauffeur n'arrive toujours pas à tomber la vitesse chaque fois que le virage approche. Angoisse depuis la piste Ho Chi Minh jusqu'à la route Mandarine d'en bas. Plantations de caféiers et déserts alternent. Soudain, on se croit en Afrique du Nord. Et des villages de tombes colorées s'y traînent. Le bus tombe en panne tout proche de sa destination. En le poussant, il repart. Nous longeons la plage de Mui Né bordée de cocotiers sur ses vingt-deux kilomètres. Des bateaux se tiennent haut sur l'écume des rouleaux, abandonnés par les langoustiers partis en plongée relever leurs cages. D'énormes méduses comme des soucoupes de cristal échouent tous les dix mètres, à cause du réchauffement climatique, dit-on. Des pêcheurs poussent leurs bateaux panier ronds en bambous tressés vers le large. Ces petites embarcations circulaires ne chavirent pas. Elles se manœuvrent avec une rame, ou bien à genoux en basculant de haut en bas leur bordure ce qui a pour effet de les faire avancer. Sur cette plage, la mer rejette de remarquables coquillages en colimaçon de taille exceptionnelle. Mais aussi des petits, plats, de toutes les couleurs. Ici, on rencontre Reggie. Un Américain, vieux beau, mince, un peu toqué. Il rit sans arrêt et on ne peut s'empêcher de se demander s'il ne s'agit pas d'une attitude fabriquée. Allongé, il lit Jim Harrison en souriant. Ce qui laisse un préjugé favorable. Pourtant, son bras gauche porte l'incomparable et inquiétant tatouage de l'*US Marine Corps*. Reggie a la soixantaine, il est né à New York. Engagé à dix-sept ans, il a servi durant quatre années dans le Quang Tri au plus fort du feu de merde. Quand il raconte, ses mains pivotent devant ses tempes. Je comprends qu'il a beaucoup tué et vu mourir. De retour à la maison, il s'exile à Hawaï. Il ne veut plus payer un dollar de taxe à l'État américain pour la guerre. Reggie n'est pas riche, il discute tous les prix vietnamiens dans une monnaie dix-huit mille fois plus faible que le dollar Us. Faut dire qu'il gagne sa vie en vendant les coquillages qu'il trouve et ramasse. "Les petits rouges sont bons, dit-il, et les petits jaunes porte chance: ils valent davantage." Reggie est réellement retombé en enfance. C'est sa guérison. Des enfants pauvres munis d'un sac passent deux fois par jour sur la plage, ils récupèrent les bouteilles d'eau minérale en plastique. La misère passe à heures régulières et nous lui gardons nos bouteilles. Á Mui Né, les jeeps sont nombreuses, toutes récupérées lors de la chute de Saigon. Elles sillonnent le désert blanc, le jaune et celui orange de la région. Celle qui nous conduit dans ces déserts est reconditionnée, plancher ressoudé. Volant, moteur et sièges sont japonais. Mais ça marche. Immédiatement autour de Mui Né se trouvent des vagues de dunes blanches. Ensuite, le désert jaune, avec ses villages de tombes pastel, bleues, roses, turquoises. Plus en arrière, le désert orange. La jeep fonce sur une piste de sable durci laissant un nuage derrière elle et, là, sur la gauche, apparaissent deux lacs jumeaux avec leur oasis. Le plus grand des lacs est partiellement recouvert de lotus en fleur sur une eau bleu foncé, tandis que sur l'autre berge une dune éblouissante se découpe sur le ciel limpide. Au retour, on s'arrête devant une petite maison pour aller voir le Grand canyon rouge. Derrière

cette demeure, il y a de très grosses jarres de *nuoc mam* avec leurs couvercles pointus. Trois enfants jouent autour de la jeep. Un est orphelin. Il s'approche avec ses cheveux roux teintés par la faim chronique. Ce matin, il est tôt, le bus pour Hô Chi Minh-Ville arrive. On monte et, au moment du départ, Reggie grimpe en catastrophe dans le bus pour nous dire au revoir. Il rit à reculons, et saute en marche.



Photo André Bouny

Mine de sel au sud de Nha Trang

Hô Chi Minh-Ville

On roule vers Hô Chi Minh-Ville (ancienne Saigon). Nous traversons la rivière Ca Ty à Phan Thiêt, en surplomb de sa cohue de bateaux bleus et des bâches bariolées de son marché -Ho Chi Minh fut instituteur dans cette ville en 1911. Petit à petit, on rentre dans les terres et il pleut. La campagne est triste sous la pluie battante. Au bord de la route, les zébus broutent. Les haies de cactus piègent plastiques et déchets de toutes sortes. Des enfants pieds nus, cheveux dégoulinant, longent une marre stagnante réveillée par la pluie. Si la campagne vietnamienne est très pauvre, sous la pluie elle est misérable. Au milieu de toute cette modestie, une grande statue de granit ou de marbre évoque parfois le Viêt Nam libre, le doigt de sa femme gracieuse pointe sur l'horizon un avenir meilleur. Plus loin, des plantations de "cactus pleureurs" à floraison nocturne et odorante montrent leurs *thanh long* (ou *pitaya*) écaillés et pourpres appelés "fruits du dragon". Ce cactus *hylocereus undatus* donne de grandes et longues fleurs blanches exhalant une odeur de vanille, fécondées par les papillons de nuit et les chauves souris. Avant la ville de Xuân Lộc, le bus fait une halte devant un restaurant de bord de route. Je savoure un poisson-chat de rizière frit. Il pleut toujours sur les villages de tombes qui se succèdent, sur leurs habitants ayant rencontré la mort saoule du sang de la guerre. Des panneaux publicitaires -partie intégrante du patrimoine vietnamien- aussi grands que la surface de l'activité désignée ou vantée, glissent des deux côtés: c'est la ville de Biên Hoa, une des plus importantes bases aériennes durant la guerre américaine au Viêt Nam. D'ici partaient les avions gorgés d'Agent Orange. C'est toujours un des points chauds (hot spots) hautement contaminés par la dioxine. Un projet de décontamination du sol de ces points chauds, financé par les USA, doit commencer sous peu, mais le montant de son budget fait penser à un pourboire.

Bientôt, c'est Hô Chi Minh-Ville. Tout le dit, des transbordeurs portuaires pour containers sont à vendre, des centaines de grues toutes catégories montent au ciel, des bulldozers de tous calibres reconditionnés ou neufs, de marques sud-coréenne où japonaise sont alignés prêts à déplacer des montagnes, des haies de camions d'occasion importés de Chine, d'Allemagne, du Japon, de Suède et même des *Mack* flambants neufs *made in usa* montrent leurs museaux agressifs aux bâtisseurs et futurs entrepreneurs, des monticules de moteurs d'engins de travaux public usagés sont refaits et trouvent acquéreurs, des empilages de ponts de rechange à glissement progressif sont disponibles pour pelles mécaniques et tractopelles en panne, on monte et on démonte, partout l'éclair bleu de l'arc électrique soude, rapièce, assemble dans la banlieue du mastodonte urbain, "*la Pute du Sud*" comme disent les purs et durs du Nord, débaptisée du nom de son fleuve Sai Gon présent avant les idéologies -puis rebaptisée de force du nom de son adversaire vainqueur- ressort les traits de son caractère géographique: la "garce" est indressable. Il faut qu'elle se vende. C'est plus fort qu'elle. Il faut qu'elle commerce. Qu'Hanoi engendre des politiques et des militaires, qu'Huê enfante des écrivains et des poètes, et Saigon fera des commerçants et des banquiers. Cette Hô Chi Minh-Ville-là, impétueuse, rencontrée pour la première fois il y a quatorze années, couve sous le régime amaigrissant communiste, dormant d'un œil. Á l'époque, elle tremble à peine et, pour cela, elle vend sur ses bas-côtés quelques bouteilles

de carburant de contrebande signalées par un cône de papier planté à la renverse dans une brique creuse, tandis que ses angles de rues ont toujours leurs petits blockhaus jaune, anciens nids de mitrailleuses. Puis l'armée aménage des trottoirs sur cet espace flou entre maisons et circulation où s'entassent tous les petits métiers informels de survie. Des vendeurs à la sauvette proposent des produits de fraude et, quand la jeep jaune de la police surgit sirène hurlante et brandit la matraque, tout le monde se sauve comme des moineaux avec leurs compacts disques dans les pattes. C'est le temps où les anciens bus de la ville de Naples reprennent du service ici, surchargés au-dedans comme au-dehors avec leurs grandes roues étroites, portant un gros bidon sur le toit de la cabine relié à un tuyau qui laisse couler l'eau sur le bloc-moteur aux entrailles brûlantes pour les refroidir. Aujourd'hui des bus coréens prennent le relais au milieu d'une jeunesse bouillonnante qui conduit un océan de mobylettes grignoté par les bagnoles. Au fil de mes différents voyages, le centre de cette ville mute rapidement, avec interdiction des cyclo-pousse dans certaines rues et leur saisie violente sur une benne de camion épuisé, avec éloignement forcé des mendiants et mutilés et autres lépreux qui reviennent toujours (le phénix - renaissant de ses cendres - a toujours été un animal mythique au Viêt Nam, d'ailleurs il y représente la femme, qui redonne vie). Aujourd'hui, ses tours d'acier et de verre en son centre soutiennent le ciel, insolentes, tandis qu'à leurs pieds "la garce" parachève le curetage des bidonvilles de ses *rach* (arroyos) comme on se fait les ongles. Mais sous ce récent maquillage de capitaux étrangers en son centre, la plus grande partie du mastodonte urbain - cinquante fois la surface de Paris - et de sa population reste durablement nécessaire et blessée. Je la connais bien pour avoir séjourné en son ceint de longs mois à plusieurs reprises. Cette fois, on y reste trois jours pour préparer l'itinéraire du tour du delta du Mékong. L'air est chaud et mou comme le beurre fondu. Au retour, on séjournera plus longtemps dans la "garce" et amie où naquirent mes enfants.



C'est le mois d'août. Départ d'Hô Chi Minh-Ville pour le delta du Mékong, en van privé avec chauffeur pour une durée de huit jours - seul moyen laissant la liberté de s'arrêter comme à chaque fois qu'on traverse les zones aspergées par l'Agent Orange - direction Can Tho à une distance de quatre ou cinq heures. Sur les côtés de la route, de grandes enseignes supportent ce dessin rappelant la voie commune, de droite à gauche: le militaire à casquette, l'infirmière en blouse blanche, l'ouvrier avec sa clé, le fonctionnaire et le scientifique à lunettes montrant le chemin, tous regardent vers un futur futur, en direction de l'avenir à venir, tandis qu'au-dessus d'eux Oncle Ho rit comme un soleil. Plus loin, un autre dessin explique à sa façon comment se protéger du sida. La circulation est épaisse. Les cocoteraies s'étirent, les bananeraies passent, les rizières défilent peuplées de femmes courbées et, de vie à mort sans transition comme éternelle cohabitation, des champs de tombes s'y traînent. Nous passons Tân An, My

Tho et arrivons à Cai Bè. Ici, on prend un bac pour traverser deux des neuf bras du Mékong. Dans la queue d'embarquement, des femmes proposent des pamplemousses partiellement



épluchés pour déclencher l'envie, presque aussi gros qu'un ballon de foot. D'autres vendeuses portent des galettes sur la tête, une très vieille dame démunie et sans dents mendie derrière le carreau. Les mobylettes embarquent des deux côtés en se serrant, chacun reste sur sa *mob* et garde le casque, prêt à foncer quand le bac aura abaissé son pont-levis métallique au débarcadère. Le bateau part lentement dans le trafic fluvial au milieu des grosses plantes dérivantes et des embarcations de toutes tailles aux yeux peints de part et d'autre de la proue pour éloigner les mauvais esprits et les crocodiles. Débarquement à Vinh Long, à deux pas de Sadec, les étales regorgent de fruits. Maintenant nous traversons une bande de terre entre deux grands bras du fleuve nourricier et, sur la terre comme sur l'eau, partout des durians, des mangoustans, des pamplemousses et des ramboutans.

De nouveau un bac, l'intense trafic fluvial fait un joyeux mikado coloré de barques remplies des sapotilles, de bananes, de papayes, de noix de coco, de longanes, de goyaves et de pastèques sur les eaux profondes et marron. Sur l'autre berge de ce très gros bras sud, c'est la capitale du delta et des moustiques, Can Tho. Les rues sont fluides, car la circulation fluviale soulage celle terrestre. Can Tho est un important pôle économique et universitaire. Une université qui enseigne la science du sol et la gestion des terres, la protection des végétaux, les techniques alimentaires, la science animale et la médecine vétérinaire, la physiologie et la biochimie, mais aussi la génétique agricole et d'élevage. Un matin, nous partons sur le marché flottant de Càn Tho, dans le pêle-mêle des bateaux motorisés ou à rames, voguant ou stationnés, surmontés d'une perche de bambou: enseigne vivante de ce qu'ils portent et vendent à leurs bords. Ainsi on voit des ananas et des carottes pendus ou attachés à la pointe de ces gaules hérissées sur l'armada, des poireaux et des patates douce, des épis de riz et des bananes comme autant de brochettes bariolées et variées. De gros et majestueux bateaux de bois avec leurs grands yeux peints en blanc et noir sur fond rouge en haut de la proue, balcon d'habitat en porte à faux sur la poupe où sèche le linge et fume la soupe, sont des grossistes s'approvisionnant parfois au Cambodge voisin. On passe pieds nus d'un bord à l'autre en transvasant les sacs de riz et de patates douces, les caisses d'ananas et de fruits du dragon. Une petite fille accroupie fait pipi sur un balcon. Les bateaux de taille moyenne sont les distributeurs. On s'affaire de partout autour des moteurs, hélices levées. Les petites barques, le plus souvent conduites par des femmes, sont les détaillants. L'eau profonde et marron clapote, asperge, et tous ceux-là vont et viennent, font comme sur terre dans le silence des odeurs mélangées. L'après-midi du lendemain est gris et pluvieux, d'un ponton flottant laissé par les Américains, je regarde nostalgique les majestueux bateaux de bois remonter le Mékong vers le Cambodge, juste en face du fameux pont en construction partiellement effondré il y a peu de temps: je viens d'apprendre la mort de ma mère en France à l'heure de sa mise en terre. Il pleut sur ma mémoire.

Départ de Can Tho pour Cà Mau avec arrêt à Soc Trang, environ dix heures de trajet. Après Thanh Hoa, la route est droite à l'infini et bien meilleure que par le passé. La pluie se renforce et les paillotes ruissellent les pieds dans l'eau tandis que les usagers de la route deviennent des fantômes. Dans les rizières inondées, les tombes semblent des bateaux éparpillés dans la tempête, puis forment des ports. Des enfants trempés à demi nus rient à rassembler des cochons noirs qui grouinent le long de la route. Tout est gris et sépia, c'est la mousson. Á Soc Trang, le temple khmer Chua Doi, dit "pagode aux chauves-souris", est toujours là. Ses habitantes aussi, géantes, rêvent tête en bas suspendues dans les arbres. Parfois elles s'envolent simultanément formant un nuage noir comme un grand linge effrayant et silencieux, puis reviennent s'agripper aussitôt chacune au même endroit. Nous rendons visite à l'encadrement d'une école qu'on parraine, sachant que les enfants sont en vacances. Et on file vers Cà Mau, vers l'extrémité carrossable du sud où nous arrivons à la tombée de la nuit. Cà Mau est très pauvre. J'entreprends immédiatement les tractations -ici, personne ne parle un mot d'anglais- avec des vietnamiens pour descendre à la Pointe de Cà Mau dès demain matin: c'est la pointe extrême du Sud du Viêt Nam, région de mangroves à près de cent kilomètres d'ici –deux cents aller-retour. Rien de ce qui relève du tourisme ne parle ni ne signale cette région. Pas de carte. Une Vietnamiennne, parlant français, traduit. On me dit qu'il n'y a plus de route. Et qu'il n'y a rien à voir là-bas. Personne n'y va. Jamais. Á croire qu'il faut être ornithologue en hélicoptère ou autre scientifique en hydravion pour pouvoir s'y rendre. Je veux y aller. Je perds du soutien autour de moi, mais: "Je ne suis pas venu jusqu'ici pour ne pas m'y rendre. Je veux aller voir ce qu'a fait l'Agent Orange. Je veux



photographier", dis-je sur un ton désagréable - et je sors la dernière carte, celle faisant valoir que je suis membre d'honneur du comité central de l'association des victimes de l'Agent Orange/Dioxine d'Hanoi et c'est très désagréable pour moi de faire ça. La petite carte écrite en vietnamien circule de main en main. L'un d'eux dit qu'il existe encore une petite voie qui mène à un ultime

hameau s'appelant Nam Can. Je comprends que ça rapproche considérablement du but, mais c'est encore très loin de la Pointe de Cà Mau perdu dans le labyrinthe des centaines de petites et grosses rivières saumâtres pouvant couler à sens inverse ou ne pas couler du tout selon l'heure de la marée et le décalage de sa répercussion. « Il faut trouver une carte d'état-major et une des marées, dis-je. Ensuite nous irons dans ce hameau perdu et, là, nous chercherons un bateau privé pouvant descendre dans la mangrove si l'aller-retour peut contenir dans la plage horaire de la marée haute, avec quelqu'un qui connaît parfaitement les lieux, si ça existe. Je crois que ça existe. » Je m'endors avec cette idée.

Départ de Cà Mau au lever du jour en direction de la Pointe de Cà Mau, pour une durée inconnue. Une voie de fin du monde longue de cinquante-huit kilomètres mène à Nam Can. Elle ne va pas plus loin. Elle finit là, devant nous. Pas loin du fleuve sauvage. Un homme d'église sait où trouver un Vietnamien qui connaît la mangrove comme les doigts de sa main. Il possède un bateau rapide permettant de couvrir la centaine de kilomètres aller et retour, tout en gardant un véritable temps d'observation entre marée haute et un certain niveau de marée descendante autorisant encore le retour. "Il connaît son affaire, assure l'homme, mais il faut partir tout de suite ! Après, ce sera trop tard." Pas le temps de discuter le prix. On embarque sur la rivière Khin Ngiang et on part à toute pompe sur la droite, sur un immense fleuve sauvage, résultat d'une multitude de rivières descendant du nord, mais aussi du sud vers le nord, pour donner cette énorme voie d'eau qui coule sur deux versants de pentes imperceptibles et opposées, rejoignant à l'est la mer de Chine méridionale et à l'ouest le golfe de Thaïlande. Nous descendons vers l'ouest longeant la rive droite, traversons en diagonale l'énorme fleuve sauvage au sommet des marées d'équinoxes contradictoires et notre frêle bolide claque sur les crêtes d'eau rougeâtre et furieuses menaçant de se briser à chaque seconde sur le monstre liquide, nous sommes aveuglés par la mousson battante et les paquets d'eau salée s'abattent dans notre coquille précaire, nous avons tous peur -la faute à mon entêtement- mais maintenant la situation commande, le pilote vietnamien aux yeux fendus est adapté au déluge tandis que nous ne savons plus où nous sommes dans cet interminable enfer liquide, puis nous virons sur la gauche, sur la rivière Sg, Ông Trang du district de Ngoc Hiên où se trouve un sanctuaire d'oiseaux rares étudiés par des scientifiques. On est maintenant dans la partie extrême du sud du Viêt Nam, une terre inondée, un dédale délimitée au nord par la grande voie d'eau d'est et d'ouest que nous venons d'emprunter et de franchir et au sud par la mer, en quelque sorte une île aux eaux mixtes. Nous sommes ici dans le plus complexe réseau hydraulique du Viêt Nam. Cette mangrove est la plus grande du pays. Elle était parmi les plus importante du monde. Aujourd'hui, morte, blessée et soignée, elle s'étire sur environ cent cinquante kilomètres du sud vers le nord, sur vingt-cinq de profondeur aux endroits les plus larges. La mangrove est le milieu le plus productif de biomasse sur terre. Je peux constater les vestiges du désastre de la défoliation. Les hautes racines noires en échasses, brûlées chimiquement, témoignent de la position des berges d'antan, aujourd'hui reculées ou disparues. Bientôt ces vestiges auront disparu. Morte, la mangrove ne retient plus les boues et sols. Elle tombe et l'eau l'emporte. Alors l'eau s'étale à l'extérieur de son lit salinisant les terres, modifiant par la même occasion la profondeur de son cours et de son courant, donc sa vie intérieure. Et les cours s'ensavent. L'équilibre est rompu. Alors la vie de la terre comme celle de l'eau sont profondément modifiées, voire détruites. Dans l'enchevêtrement des canaux, on peut voir les jeunes plants de palétuviers replantés avec l'aide du Japon et de l'Onu. Echec et réussite de reprise, c'est très inégal. Ces nouvelles plantations ont rarement une vraie profondeur dans les terres pour plusieurs raisons, tout d'abord celle de s'assurer qu'à cet endroit la reprise marche avant de l'étendre mais aussi parce que les anciennes surfaces de mangroves détruites ont trouvé par nécessité une autre destination: maigres cultures protégées par des diguettes ou aquacultures, ou les deux en alternance. Il est intéressant de voir des zones non atteintes par l'Agent Orange, sous lesquelles il fait presque nuit. Dessous, des poissons amphibiens batifolent, frayant sur la vase au milieu des crabes de berge furieux, noirs ou fluorescents. Sous la pluie battante, on revient plein gaz car le niveau baisse très vite découvrant les longs colliers d'huîtres accrochés aux racines en échasse de la mangrove

vivante. Par endroit, le bateau est obligé d'aller chercher au large une autre trajectoire pour ne pas s'envaser. Il fonce en lutte contre la décrue soudaine, vers le monstre sauvage qu'il faut franchir de nouveau en diagonale. Quand nous retrouvons Nam Can, le niveau des eaux est deux ou trois mètres plus bas. On doit grimper à la verticale à l'aide de tiges de bambous liées entre elles pour rejoindre la berge. On arrive à Cà Mau quand la nuit est tombée.

Départ de Cà Mau pour Rach Gia, une étape, à environ quatre heures de route. Il fait un très beau soleil ce matin après plusieurs journées de fortes pluies. Le linge sèche devant les paillotes et sur les bananiers. Le riz étalé devant les maisons et sur la route, tourné et retourné à l'aide de longues raclettes, libère son humidité. Des gens marchent à pieds, certains ont un vélo. Une paire de zébus tire une charrette de paddy. Sur une placette, une décortiqueuse de riz est installée. Elle est montée sur un GMC récupéré de la guerre, lui aussi décortiqué: plus de cabine, plus d'ailerons, pas de benne, uniquement le châssis moteur à l'air et le volant -qui aurait pu être un guidon- puis une caisse pour s'asseoir. Sûr que ce dépouillage sert ailleurs, comme ce reste de camion retrouve une fonction. Ici, comme les hommes, le matériel a plusieurs vies. Des cocotiers et des bambous passent le long de la route, et des champs de tombes s'y traînent. Rach Gia arrive avec son port sur le golfe du Siam, les rues sont barrées de banderoles rouges et des oriflammes de même couleur pendent le long des mats plantés à distance régulière, signifiant la commémoration d'un anniversaire héroïque et historique. Il y a une très belle pagode Khmer où trois enfants délaissés jouent pieds nus à la guerre avec des branches pour fusils coupées de sorte qu'une fasse poignée.



Le lendemain, nous faisons route vers Châu Dộc, parcours d'environ sept heures. On longe la portion ouest des côtes du sud du Viêt Nam. En face, dans le golfe de Thaïlande, se trouve l'île de Phu Quốc, célèbre pour son *nuoc mâm*. Puis nous suivons une rivière le long de la frontière montagneuse du Cambodge située sur notre gauche. Les maisons de bois et de paille des hameaux sont ouvertes de part en part, un côté donnant sur la

route, l'autre sur la rivière. Des gros bateaux porte le riz, remplis depuis les cales jusqu'au-delà des bords, le grain étant chargé en faitage. Ils traversent d'une berge à l'autre. De grands carrelets enjambent la rivière, filets géants soutenus par de longues perches bicornues. Sur la droite, il y a foule dans la plaine des rizières face aux montagnes vaporeuses: nombreux verts et bleus émaillés du triangle blanc des chapeaux coniques féminins. Le riz est étalé sur la route en longs matelas jaunes et odorants, disposés en chicanes laissant un étroit passage aux vélos, piétons et zébus. Tout le monde s'affaire

autour de ce grain, et des champs de tombes s'y traînent. On s'arrête à Ba Chuc, situé à sept kilomètres du Cambodge. C'est ici que, le 18 avril 1978, les disciples de Saloth Sar, dit Pol Pot (contraction de **Political Potential**), ont surgit dans cette petite plaine de la province de l'An Giang, commettant les pires exactions sexuelles avant de massacrer la population au travail dans les champs. Trois mille cent cinquante-sept morts, cet acte précipite l'occupation vietnamienne du Cambodge jusqu'à la chute du tyran. Dans un petit pré clôturé se trouve un lieu de recueillement. Une esplanade de ciment avec des marches sur ses quatre côtés est recouverte d'un toit en pagode abritant un silo de crânes empilés et cloisonné par tranche d'âge, nouveau-nés, enfants, adolescents, adultes, vieillards. À proximité se trouve un bâtiment rudimentaire exposant témoignages et photos du massacre, âmes sensibles s'abstenir. La campagne est belle comme tout. On mange un *ban xèo*, crêpe fourrée de germes de soja. Puis nous traversons la très longue digue de dix kilomètres du lagon du Bassac -rivière venant de Phnom Penh et se jetant dans le Mékong plus au sud. Sur toute sa longueur la jetée est bordée de maisons de pêcheurs, avec cet art de vivre qui les ouvre des deux côtés, un donnant sur la digue et l'autre sur la lagune. Parvenu au bout de cet ouvrage, on entre dans Châu Dôc, au pied du Mont Sam, montagne sacrée criblée de tombes et d'oratoires. De son sommet, on voit côté Est les vastes plaines rizicoles s'étendent à l'infini et claquer sous le soleil comme un miroir brisé, côté Ouest, tout près se découpe la montagne frontalière avec le Cambodge. Châu Dôc a de très belles pagodes khmères d'influence hindouiste. Sur des terrains vagues, le riz doré s'étale par tonnes et les travailleurs journaliers chargés du séchage étendent le grain, le retournent encore et encore, le couvrent si la pluie apparaît, et dorment sur place sous des bâches en plastique pour le garder. Nous faisons un tour de ville en *xé lôï*, car ici il n'y a pas de cyclo-pousse mais des cyclo-tire -sorte de sulky tracté par un cycliste. Sur la rivière, debout sur la proue de sa fine barque, un pêcheur jette l'épervier. Son filet fait une corolle de méduse.



Photo André Bouny

Départ de Châu Dôc pour Hô Chi Minh-Ville, nous revenons par Long Xuyên, huit heures de route. Et des champs de tombes s'y traînent. Hô Chi Minh-Ville nous dit que ce siècle est déjà asiatique. Et si les Vietnamiens sont d'une grande gentillesse heureusement que parfois l'un d'eux contredit ce comportement général, forçant la réflexion. Notre logis est plutôt bien. Maintenant, ici on trouve presque tout même si rien ne marche vraiment: la porte ne ferme pas, la fenêtre à glissière laisse passer les moustiques, la climatisation fait du chaud, la plomberie est crevée dans le sol... Une bonne occasion d'abandonner nos tics occidentaux de toc. On rencontre amies et amis de longue date. Nous déjeunons avec l'ancienne directrice de la maternité Tu Du où sont nés mes enfants. Elle m'apprend que les

deux derniers containers de matériel médical que nous avons expédié aux victimes de l'Agent Orange -d'une capacité de soixante tonnes, Association *D.E.F.I. Viêt Nam*- sont débloqués et octroyés à la ville de Hoàng Trù, là où naquit Ho Chi Minh. En face de notre adresse, il y a un petit café-restaurant de rue avec tables et chaises. Il est fréquenté par des occidentaux nostalgiques, tatoué intégral, vétéran des combats, vieux messieurs empesés de bagues, de collier, de bracelets et de montres dorés venus tuer le temps ou couler leurs vieux jours au chaud. Le soir, ils sont toujours là, assis devant leurs quilles de bière vides faisant penser à un bowling, entourés de jeunes femmes vietnamiennes aimantées à leurs dollars ludiques. Le lendemain, une coupure d'électricité survient, comme souvent. Un homme monte à une échelle de bambou au-dessus de nos têtes. Le poteau en croisillons de fer rouillé qui soutient les fils électriques supporte un embrouillamini de fils noirs, une véritable perruque qui obscurcit le ciel. Il en est ainsi aux carrefours de toutes les villes du pays. L'homme redescend de l'échelle et dit que ça ne vient pas de là. Avant midi, le bonze safran passe à petits pas, sibylle contre lui. Le masseur à vélo se signale secouant son hochet à sapèques -fait de capsules de bière aplaties- afin qu'on fasse appel à ses services. Un garçon passe en rythmant des coups précis sur son petit gong de bambou sollicitant ceux qui souhaitent déguster une soupe. Le cireur de chaussures cherche un client. Installé sous une bâche, miroir accroché au mur badigeonné de chaux de l'autre côté de la rue, le coiffeur coiffe et nettoie les oreilles. Un marchand ambulant de hamacs propose du repos. Un enterrement passe, à sa tête des danseurs habillés d'une longue et somptueuse licorne trémoussant son énorme tête baroque jaune et rouge de droite à gauche et, sur le plateau portant le défunt, un cercueil rutil de rosaces rouge et or incrustées dans le bois, autour du défunt la fanfare cadencée par le gong jouent un train d'enfer à se faire péter la gorge, promenant le mort partout où il passait dans sa vie antérieure. On en oublie au ras du sol l'amputé des jambes qui se pousse sur sa planche à roulettes et mendie. Une femme vitriolée au visage de lune, soutenant un petit enfant à califourchon sur sa hanche, tend aussi la main. Tandis qu'une fillette portant dans son dos le grand frère désarticulé, probablement par l'Agent Orange, avance une casserole vide. Les traumatismes du passé et du présent s'embrouillent dans le concert des klaxons frénétiques de la ville ardente, déchaînée.

Le Viêt Nam est un pays de contrastes des mondes ancien et nouveau: je me souviens de cette femme tirant l'araire dans la boue de la rizière sous un immense panneau publicitaire vantant les mérites de la dernière mobylette japonaise; je me souviens de cette étudiante à vélo dans sa tunique blanche portant sur son visage un masque de tissu aux couleurs du drapeau américain; je me souviens de cet amputé lépreux sur sa planche à roulette parlant dans un téléphone portable. Mais ces contrastes restent matériels. Ne naissent-ils pas de l'acceptation enfouie d'un Viêt-Nam éternellement pauvre et exotique - confusion de l'exotisme et de la pauvreté - en comparaison de la précellence de notre confort matériel, comme si sous ce préjugé nichaient encore des scories de colonialisme et de supériorité ? Contrairement au comportement occidental, l'attitude vietnamienne ne cherche pas à dompter les éléments de la nature, elle les contourne et les détourne à ses fins. Elle est adaptée.

vingt et un août deux mille huit

¹ Les déplacements par la route au Viêt Nam représentent sans conteste le péril le plus élevé, loin devant trains et bateaux qui ont pourtant un palmarès effrayant. Plus de douze mille morts sur la route l'année dernière, alors qu'il s'agit d'un parc de véhicules relativement lents. Les autorités prennent des mesures drastiques: port

du casque obligatoire pour les mobylettes, limitations des vitesses, contrôles sévères. En ce qui concerne le port du casque, il ne s'agit pas d'un casque intégral. Ce sont des casques détournés autour des oreilles et de la nuque, donc pas de protection des vertèbres cervicales, ni de l'oreille interne et de la mâchoire inférieure. Mais n'oublions pas qu'au Viêt Nam la façon de circuler nécessite de bien entendre et d'être bien entendu puisque dans la réalité le klaxon reste la base du code de la route. Le pays est dépassé par son propre développement: tous ces véhicules arrivent sans que des structures adaptées existent pour les recevoir -alors qu'il n'y a que quatre automobiles pour mille personnes, ces véhicules étant principalement des taxis dans les villes. La vitesse limitée, elle, est confrontée aux habitudes qui ont la peau dure. Et les contrôles policiers s'apparentent à du racket selon les dires des usagers et l'observation. Et puis, est-ce qu'un peuple renaissant de fraîche date de l'audace et de la mort peut s'appliquer des règles de sécurité dans la quotidienneté ? On retrouve ici la traîne des problèmes endémiques de l'après-guerre, une explosion démographique qui doubla sa population en une génération sur un pays exsangue par trente années de guerre intensive suivie par une asphyxie de trente ans d'embargo, faisant face à une carence éducative dû à l'archi-dominance numérique d'une jeunesse adolescente, une absence de rigueur minimale en ce qui concerne les dangers, et par-dessus tout de formation, donc de compétences. Aujourd'hui, si la moyenne d'âge reste très jeune, le contrôle des naissances l'a quand même élevée. Le véritable espoir réside dans le fait que, maintenant, ce diagnostic est clairement identifié, reconnu à la Une des journaux vietnamiens.

² Les cours d'eau appelés "rivières" au Viêt Nam peuvent atteindre des kilomètres de largeur et parfois il est même impossible de voir l'autre rive, tandis que chez-nous les cours d'eau de quelques centaines de mètres se disent "fleuves".

Notes :

- Une inquiétude taraude, elle vaut pour tout le Viêt Nam. Tant de beauté et de biodiversité restantes appellent des mesures visant à limiter la motorisation à tout va, de surcroît puissante, le long des berges fragiles, roches tendres ou mangroves, à résoudre les rejets des installations industrielles inadéquates à proximité des lieux sensibles bien qu'ils le soient tous, à modifier ce comportement de rejet systématique de tout déchet personnel quel qu'il soit et en quelque lieu que ce soit. Le Viêt Nam se trouve face à un grave problème comportemental risquant de devenir insoluble, car les services de nettoyage se sont adaptés aux mœurs et non l'inverse. La pauvreté fabrique des "recycleurs de secours" qui récupèrent certaines matières traînant partout comme papiers et cartons, ferrailles, plastiques et caoutchoucs pour les revendre et survivre, mais ceux-là ne passent pas dans la mer, dans les fleuves et sur les bords des routes comme en de multiples autres endroits.

- Au fil de mes voyages au Viêt Nam depuis 14 années, je remarque l'amélioration de l'état des routes existantes ainsi que l'effort d'électrification du pays. Cependant, la forte croissance de ce pays ne profite pas à la majorité des habitants qui vivent à la campagne (montagnes, plateaux, vallées, deltas, littoraux) mais aux centres des villes, essentiellement Hanoi et Ho Chi Minh-Ville, cette dernière étant la locomotive de l'économie vietnamienne.

- Après que nous ayons quitté les montagnes de Sapa au Nord du pays, le typhon Kammuri y fit 150 morts, 81 blessés et 45 disparus. Après que nous ayons quitté Châu Đốc au Sud du pays, les inondations y firent 130 morts, 32 disparus et 90 blessés. Nous ne sommes pas précurseurs de catastrophes. Aujourd'hui, septembre 2008, le typhon Hagupit aurait fait 32 morts, 5 disparus et 36 blessés (bilan provisoire). Dernièrement, les inondations ont tué à Huê et Quang Nai, au Centre du pays. Chaque année, les typhons -et non les cyclones comme écrivent sans s'en rendre compte la plupart des médias internationaux américanisés jusque dans les termes météorologiques- font un grand nombre de victimes au Viêt Nam, et on ne peut s'empêcher de penser que se sont toujours les pays pauvres qui subissent de plein fouet les catastrophes naturelles stimulées, probablement, par les effets secondaires des technologies des pays riches.

- Chaque fois que j'ai rencontré des personnalités vietnamiennes, j'ai évoqué la nécessité d'abolir la peine de mort, soulignant qu'au-delà de son abomination, elle était un frein à un plus large soutien international.

André Bouny, père d'enfants vietnamiens, président du **Comité International de Soutien aux victimes vietnamiennes de l'Agent Orange et au procès de New York (CIS)**.