

Voyage à Đông Hới

Plongée dans l'ordinaire d'un Viêt Nam en constante adaptation

Nguyễn-Xuân-Hùng

Pour autant que l'on puisse se souvenir d'un périple datant de plus d'une vingtaine d'années, ce qui peut encore ressurgir dans la mémoire d'un voyageur est plus teinté d'émotions que l'exacte vision du paysage et des sites visités. De plus, dans le cas du Viêt Nam, les changements rapides et radicaux pourraient trahir la stricte réalité dans la brume des souvenirs.

On dit que les voyages forment la jeunesse. Les vieux briscards épargnés des accidents de la vie peuvent aussi en tirer profit. Si la mémoire des lieux et des événements est plus sujette aux déformations, le ressenti qui en découlent restent plus fidèles, tout en s'enrichissant des réflexions tirées de l'Histoire ou des actualités. Le lecteur est par nature un curieux. Que sa curiosité soit servie par l'expérience décrite ou que sa sensibilité soit, à cette occasion, en résonance avec celle de l'auteur, c'est un moment d'intimité qui justifie que le texte soit lu. Mieux, si les évocations lui font découvrir ou lui rappellent des histoires connues, faisant vibrer en lui ses propres souvenirs et références, ce serait un autre voyage qu'il ferait en compagnie de celui qui écrit ces lignes.

Le but est un moment de partage, « je vous emmène en visite » ...

Première partie : le périple.

Cette année-là, à la fin du mois d'Avril, débarquant à ma ville natale, Nhatrang, depuis Paris, correspondance à HCMV, avec une réservation d'hôtel de seulement 2 nuits, comme d'habitude, avant d'envisager la suite du programme, mon épouse et moi étions confrontés à une situation inédite : c'était en pleine « Fête de la Réunification » du 30 Avril, le « 14 Juillet vietnamien », et cette année-là tombant aux mêmes dates dans le calendrier lunaire du « Giỗ Hùng Vương », anniversaire de la mort du fondateur de la nation Viêt.

La conséquence, c'était une période fériée d'une semaine, mettant tout le pays en vacances exceptionnelles. Il n'y avait plus aucune réservation possible pour la suite, ni à notre hôtel, ni ailleurs en ville, même chose dans un large rayon, sauf peut-être à Saigon déserté par ses habitants à cette occasion. Le hic c'était qu'il n'y avait plus aucun transport disponible, bus, train, ou avion..., pour y aller.

À force de chercher sur le net et de téléphoner partout, (à l'époque, le Viêt Nam était déjà en avance dans ces « commodités » par rapport à la France), on a pu avoir une chambre d'hôtel dans un bled inconnu de nous, à près de 800 km au nord ! Parcours équivalent à Montpellier-Paris, au lieu de Montpellier-Barcelone, si on allait à Saigon distant que de 350 km dans l'autre sens. Ce n'était donc pas un choix logique, mais on était tenté par cette nouvelle destination au lieu de retourner à l'ancienne capitale du Sud qu'on devinait triste, désertée par sa population en cette période particulière. Restait à trouver le transport pour y aller. À notre grand soulagement, l'accueil de notre hôtel a pu trouver des places à prendre en transport routier pour cette destination. Ne pouvant pas faire autrement, nous avons donc acheté les billets, les derniers encore disponibles.

Première surprise en arrivant à la gare routière derrière l'ancien aéroport dont les pistes étaient promises à la découpe immobilière : ce n'était pas un car « longue distance », mais une estafette de type 16 places.

Le temps de nous assurer que c'était bien notre réservation, nous voilà installés sur la banquette derrière le chauffeur. Le siège passager de devant, séparé du conducteur par le levier de vitesse au-dessus du compartiment moteur, était déjà occupé par deux autres personnes. En à peine quelques minutes, la voiture s'était remplie. Notre banquette biplace devenait triplace, accueillant une jeune passagère supplémentaire, avec son bébé, tandis que les autres arrivants montaient à l'arrière. Le dernier restait debout avec l'assistant du chauffeur au niveau de la porte coulissante. Finalement on s'était retrouvé à 20 serrés les uns contre les autres.

Mon épouse s'était vu confier, comme si c'était tout naturel, le nourrisson sur ses genoux, car sa voisine peinait à s'asseoir à « demi-fesse » sur notre banquette, luttant contre le dos du passager resté debout avec l'assistant du chauffeur.

Après la surprise du « surbooking », qui semblait habituel, car personne ne protestait, l'autre étonnement était le peu de bagages accompagnés qui trouvèrent place sur le toit, sous des bâches fixées par des cordages. Pourtant c'était un voyage « longue distance ». Nous-mêmes, ayant confié à l'hôtel nos affaires dans des valises prévues pour un séjour d'un mois, nous n'avions avec nous qu'un sac de « week-end ». Visiblement les gens rentraient « chez eux », donc avec peu d'affaires.

Le départ débuta pile à 5 heures du matin.

Le jour pointait à peine alors que la circulation commençait déjà à être dense, avec les motos qui fauilaient en rangs serrés dans les principales artères. Notre estafette fendait ce flot continu par des manœuvres osées, dans un concert de klaxons stridents dont les échos se répercutaient sur les hautes façades des immeubles encore endormies. Je m'étais demandé si ces avertissements sonores avaient une quelconque efficacité ou si ce n'était qu'une simple habitude, car chacun de poursuivre sa progression sans réaction notable. Le coude à coude entre les engins mécaniques ressemblait à un ballet à la fois improvisé et habituel, surtout aux ronds-points. Tout se passait avec fluidité, les uns cédant le passage aux autres quand c'était nécessaire, avertissement sonore ou pas.

À peine habitués à cette circulation de sortie de match de foot, nous débouchions sur la Nationale 1, après avoir traversé le nouveau pont à double voie au pied du temple Chàm de Po Nagar. Ce nouveau pont à piliers et à deux voies, doublait pendant quelques temps à moins d'une trentaine de mètres l'ancien pont à une voie avec des aires de croisement, du temps des Français, aujourd'hui détruit. Un autre pont plus moderne, à quatre voies, enjambe l'embouchure de la rivière « Cáí », en prolongement de l'avenue Trần Phú dont il porte le nom. Plusieurs traversées à moins d'un demi-kilomètre de distance témoignent de l'activité économique en plein boom, accompagnant une croissance vertigineuse de la population, traduite par une urbanisation tentaculaire qui s'étale aussi bien au sol que dans les airs.

À propos de ce nouveau pont « Trần Phú » : Pas assez haut sur l'eau, il ferme malheureusement un abri naturel pour les bateaux d'une certaine importance. L'estuaire de la rivière Cáí, abritant une flotte de pêche depuis toujours, aurait pu devenir aussi un port de plaisance, en plein cœur de la ville, comme à

Trouville, Honfleur, Nice ou Fréjus, etc., accueillant ce tourisme moderne dont Nhatrang pourrait en être la destination mondiale.

L'ancien port de Cầu Đá, à l'autre extrémité de la baie au Sud, déjà encombré, n'est pas suffisamment abrité pour cet accueil. De plus il était « fermé » jusqu'à récemment, aux paquebots de plaisance, qui doivent faire un grand détour à cause du téléphérique inesthétique qui faisait la liaison avec le nouveau parc d'attraction Vin Pearl sur l'île de Tre.

Ces erreurs de la politique d'aménagement cherchent ensuite à se rattraper par la création coûteuse d'un nouveau port de plaisance en pleine eau dans la baie au Nord, exposé aux vents de mousson.

J'ai remarqué aussi que la plupart des embouchures et estuaires, nombreux le long de la côte au Viêt Nam, sont ainsi fermés par des ponts de faible hauteur, empêchant l'aménagement de ports pour moyen et gros tonnage, privant le pays d'un trafic côtier, qui doublerait les transports par route et par rail sur les mêmes distances, mais en plus économique.

Être et avoir ne semblent pas ici se concilier.

Une fois sur la Nationale 1, anciennement Route Mandarine, notre transport accéléra en direction du col de Rù-Rì. Ce dernier n'était plus un col que de nom. À sa place, c'était une énorme saignée en ligne droite dans la montagne, faisant disparaître un des sites emblématiques de la ville.

En effet, ce col marquait les limites Nord de la plaine côtière de Nhatrang. C'était aussi la principale épreuve cycliste locale, organisée annuellement durant ma jeunesse, à laquelle j'avais participé en trichant sur mon âge. Il fallait au minimum 18 ans, et je n'en avais que 17 à l'époque. Départ et l'arrivée se faisaient depuis la grande place en centre-ville qui était aussi l'ancienne gare routière. La course consistait en un aller-retour d'environ 50 km avec franchissement du col fait de virages en épingle à cheveux, jusqu'au point de retournement à Ninh-Lộc, au bout de l'autre versant. Le passage du col des deux côtés se faisait par des dénivelés abrupts qui coupaient les mollets. Mais le parcours, après le point de retour, était pire avec un long faux-plat bien pentu sur plusieurs kilomètres, en ligne droite, avant d'attaquer la montée du col. C'était là où il y avait le plus d'abandons. Les bicyclettes à l'époque n'avaient pas tous les rapports de vitesse d'aujourd'hui, et leur poids traduisait plutôt la solidité que l'agilité. Quant à moi, serrant les dents, j'avais tenu le coup, mais en bon dernier, accompagné jusqu'à l'arrivée par la voiture balai !

Cette passion pour la « petite reine », Fausto Coppi étant mon idole à l'époque, m'avait poussé à faire un périple, durant l'été précédant mon départ pour la France, qui me surprend encore aujourd'hui, par son audace autant que sa réussite !

J'étais scout du mouvement bouddhiste « Gia-đình Phật-tử ». Avec deux autres camarades, nous avons effectué à bicyclette le parcours Nhatrang-Dalat-Saigon à l'aller, avec la montée du col de Bellevue au dénivelé de plus de 1000m, et retour de Saigon par la forêt de Xuân-Lộc, puis le long de la côte par Cà-Ná, Phan-Thiết, avant Nhatrang.

Le pays sortait d'une guerre et se préparait à une autre. Témoins les nombreux postes de contrôle militaire tout au long de notre parcours. Les soldats, à peine plus âgés que nous, qui vérifiaient nos papiers, étaient étonnés, mais ils nous encourageaient avec un enthousiasme juvénile communicatif. C'était une aventure, dans tous les sens du mot, car nous

l'avions fait en le cachant à nos parents respectifs, prétextant la participation à un camp scout de plus d'une semaine.

Pour dormir aux étapes nous demandions hospitalité aux pagodes locales, en tant que scouts bouddhistes, n'osant pas aller dans nos familles respectives, pour ne pas révéler notre aventure, et surtout de se faire retenir !

Je me souviens encore des traversées, la peur au ventre, des villages de réfugiés du Nord, qui s'établissaient à plusieurs endroits le long de la route de Blao Djiring, aujourd'hui Bảo Lộc. Il y avait une rumeur contre ces populations tout de noir vêtues, à l'allure austère. On disait qu'elles attaquaient les « étrangers » de passage pour les dépouiller. Accusation évidemment sans fondement, une sorte de « racisme anti Bắc-Kỳ », (les gens du Nord), ou hostilité irrationnelle envers « l'Autre », celui qui n'est pas comme vous. Mais cela nous avait quand même rendu nerveux.

À y réfléchir, alors que nous traversions, « l'esprit léger », des savanes et forêts avec leurs bêtes sauvages et autres dangers naturels, nous étions moins préoccupés que traverser ces villages peuplés d'humains. Comme quoi, la peur vient plus de l'imprévisibilité des hommes que le caractère prédéterminé de l'animal ou les manifestations prévisibles de la nature.

Souvenir, souvenir !

En ce jour de début de voyage, à l'approche de ce « col » de Rù-Rì, alors qu'on était encore à « Đòng Bò » (littéralement « Plaine aux bœufs »), un autre spectacle saisissant s'offrait à mes yeux. Sur cette nationale devenue une véritable autoroute à deux voies dans chaque direction, séparées par des plots en béton, un véritable torrent de motos aux coudes à coudes s'écoulait vers la ville. Malgré le nombre, l'allure était rapide et constante, noyant quelques voitures ou bus emportés dans ce tsunami. On dirait les tapis de transport de pièces ou de colis dans les usines.

A cet instant, bruit, odeur, fumée d'échappement, nombre d'engins mécaniques..., me faisaient penser aux questionnements écologistes.

Faut-il nourrir notre monde avec ses vies humaines, ou laisser verdir la Terre en forêt pour revenir à l'ère des dinosaures, où l'Homme, ce malfaisant, n'était pas encore présent ? Pourtant, quelle que soit l'option à prendre, la disparition programmée de la Terre, quand notre Soleil aura terminé sa combustion, appelle à une autre réflexion et vision pour l'avenir. Au lieu d'opposer exclusivement « la fin de la planète à la fin du mois », sans doute serait-il judicieux de se poser aussi la question du comment faire progresser la Science, ne serait-ce que pour trouver des solutions autres que des interdictions et des restrictions. Pour une vision encore plus audacieuse, pourquoi pas chercher aussi une autre Terre, tout comme dans le passé, quand l'Humanité, depuis son apparition, en quittant son berceau natal, parcourrait des distances inimaginables à l'époque pour coloniser de nouveaux territoires, se développer et se multiplier, portant en lui et avec lui, cet extraordinaire « don du Ciel » qu'est l'Intelligence ? Science pas si fiction que ça !

Sur le sujet, selon le philosophe Pascal Bruckner, nous sommes à un tournant de l'histoire de notre Terre :

« L'écologie peut déboucher sur un nouveau totalitarisme... La planète nous survivra quoique nos fassions, même si demain une guerre atomique devrait détruire jusqu'au dernier représentant de l'espèce humaine. La vie continuera, indifférente à notre disparition... Ce n'est pas le globe qu'il faut préserver,

mais une certaine qualité de relation entre l'Homme et la Nature... ». (Débats, Le Figaro du 28/06/2019).

Pour moi, si le « progrès », poussé à ses implications extrêmes, a engendré certains effets négatifs, comme le béton ou le verre remplaçant la brique et le bois, le plastique à la place du tissu végétal, tout comme le pétrole au lieu du charbon, etc., avec une démarche raisonnable et raisonnée, le rapport avantages/inconvénients reste largement positif dans tous les domaines, rapprochant les différentes Cultures et les Hommes qui les ont créés, faisant reculer sans cesse la pénibilité en améliorant la sécurité et le confort, allonger la durée de vie en faisant reculer les maladies, hissant la créature la plus fragile sur cette Terre, au sommet de la hiérarchie du vivant ! Le débat est loin d'être clos, mais il faut laisser une place au Progrès, et surtout à la Mesure.

Nous, Vietnamiens, croyants pratiquants ou non, imprégnés de la sagesse asiatique, venant du « Tam Giáo », (les Trois Enseignements), et du Bouddhisme (qui était à un moment la religion d'Etat), ne sommes-nous pas déjà culturellement et naturellement écologistes avant l'heure ? Pas de gaspillage : « manger jusqu'au dernier grain de riz dans le bol ». Respect de Dame Nature considérée comme une entité déifiée : « Thiên Nhiên », gardée par des Génies que le peuple vénère, avec les encens plantés dans les troncs des banyans, ou ces pagodons dans les jardins, à la campagne...

En attendant réponse à cette question existentielle, notre soleil d'aujourd'hui émergea lentement de l'horizon, et répandait sa chaude lumière pleine de promesses. Nous nous éloignions des derniers faubourgs. La nationale défilait maintenant sans concert de klaxons. Dans notre transport, tout était silencieux, pas de bavardage. Pourtant personne ne dormait. À croire que les gens, ne se connaissant pas, n'avaient qu'une idée en tête : arriver au plus vite à destination.

Les heures passaient. Nous voilà sur une portion de chaussée en chantier. Ralentissement, secousse et poussière, tandis que les bavardages à voix basse commençaient. Les cahots semblaient débloquent les langues. Comme j'étais assis, plaqué contre la seule vitre coulissante encore ouvrable, on me chargea tout naturellement d'ouvrir et fermer à la demande pour l'aération, la clim de l'estafette étant, comme par hasard, en panne. Premiers contacts d'intégration.

Soudain, la voix d'une vieille femme s'éleva de derrière. Elle demandait les sacs à vomir dans un râle tremblotant : "Ahrr... Je vais mourir, je vais mourir...". La voiture ne s'arrêtant pas, les passagers cherchèrent avec fébrilité tout ce qu'il fallait pour lui en donner. Au fur et à mesure des gargarismes au parfum caractéristique, on se passa les sacs de main en main jusqu'à une ouverture et les jeta tout simplement dehors. De mon côté, je profitais pour une fois de ma place au vent près de la fenêtre pour ne pas vomir à mon tour. Pourtant, aucune protestation, ni remarque désobligeante, plutôt une certaine solidarité et une bonhomie contagieuse.

Ambiance, ambiance...

Notre voyage se poursuivait, imperturbable. L'incident semblait réchauffer l'ambiance. Ma femme et moi étions alors l'objet des curiosités. On nous interrogeait sans manière sur nos origines, quand et comment nous avons quitté le Viêt Nam, convaincu que nous n'étions pas « du pays », tout en s'étonnant que nous parlions parfaitement la langue nationale, surtout le pur « accent Hué » de mon épouse. Certaines questions venaient du fond à l'arrière, passant par-dessus les têtes. Nous y répondions volontiers, mais forcément le dos tourné. C'était assez gênant mais

bien accepté, comme une conversation au téléphone, et mais nous étions obligés d'élever la voix à cause du bruit ambiant.

Des sujets les plus divers étaient abordés sans retenue. Nous redoutions certains dérapages qui auraient pu déboucher sur des tensions, comme les questions agressives ou relevant de la jalousie. Heureusement, le « petit peuple » qui composait le voyage se montrait délicat et généreux. On évitait habilement le conflit. Nous ressentions même une certaine proximité quasi familiale. On gomme toutes différences de situation ou de position sociale, et ne retenir que les aspects qui permettaient de « se mettre à notre place ». On compatissait même quand nous évoquions les problèmes avec la société française, sous l'angle d'un certain racisme dû à nos origines asiatiques, ou plus généralement en matière de sécurité au quotidien qui commençaient à gangréner la société occidentale, ce qui les surprenait visiblement. Nous sentions même une fierté partagée quand nous répondions, sans enjoliver, sur notre cadre de vie, de nos réussites en terre étrangère. Subtilement, vis à vis de notre situation d'expatriés, nos compagnons de voyage se montraient solidaires, alors que leur propre passé récent et leur quotidien au sortir des guerres, avec les changements politiques, auraient pu justifier un certain rejet ou hostilité.

Puis, petit à petit, chacun de replonger dans un silence méditatif, interrompu de temps à autre par les exclamations du chauffeur à la vue des policiers en vert kaki sur le bord de la route. Il s'inquiétait à voix haute : « cãnh sát, cãnh sát ! » (« police, police »), comme les cris de l'oiseau dans les branches à l'approche d'un chat dans les parages. Était-ce pour conjurer le mauvais sort, ou faire partager aux passagers la crainte d'un contrôle qui signerait la fin du voyage ? Evidemment, nous partagions ses appréhensions et retenions notre souffle. Le silence s'imposa, la solidarité semblait se renforcer. On ne sentait la détente revenir que lorsque les policiers, qui regardaient nonchalamment notre passage, furent laissés loin derrière.

L'image de fugitifs embarqués dans un voyage clandestin me venait instantanément à l'esprit.

Aux « arrêts pipi », on descendait et remontait dans un ballet bien orchestré, chacun de reprendre en bon ordre sa place de sardines en boîte. Ma femme s'était habituée à prendre en charge le bébé de la jeune voisine, dans une relation devenue familière pour ne pas dire familiale. Le nourrisson était particulièrement sage au vu des conditions loin d'être idéales de ce voyage. Pas de pleurs ni de cris de rage. À croire qu'ici, au Vietnam, et sans doute ailleurs dans les pays à l'existence faite de rudesses, les tout petits s'adaptent instinctivement. Je repensais à la guerre et aux moments où les gens devaient se cacher des patrouilles ennemies.

Lorsque le danger rôde, on se protège avec la discrétion et la maîtrise de soi.

Une autre fois, à l'heure du déjeuner, nous faisons un long arrêt dans une aire fréquentée par les routiers et les cars de voyageurs. Il y avait là un énorme hangar ouvert à tous les vents, au toit en feuilles de latanier séchées. Tables, chaises et tabourets, tous en plastique et en grand nombre, attendaient les voyageurs. Légèrement à l'écart, un autre hangar ouvert aussi mais plus petit, était dédié au repos avec des hamacs suspendus en rangs serrés, presque tous occupés. Personnellement, j'avais une forte envie de les rejoindre !

Plus loin, presque cachées derrière des broussailles, se trouvaient les toilettes construites en dur, apparemment plus fréquentées que le restaurant au vu de la file

d'attente, évidemment composée en majorité de femmes. On devine où vont les hommes !

Le hangar principal comportait une cuisine fumante sur un côté, où s'affairaient quelques employées. Un long comptoir présentait les plats. Il y avait des salades composées (le « gỏi »), et des plats de riz garni de côtelettes de porc caméralisées ou de poulet rôtis (« cơm xường ou cơm gà »), et même l'incontournable « phở », la soupe nationale.

Le self-service était de rigueur. Aucun personnel masculin visible, seulement des femmes aux fourneaux et plusieurs caissières attendaient au bout du comptoir. Leur rapidité me laissait pantois. À peine un regard de côté sur le plateau, et le crépitement de mitrailleuse de la caisse affichait le prix tout en faisant sortir le tiroir. La monnaie encaissée ou rendue se faisait aussi à la même vitesse. Personne ne semblait vérifier l'addition, ni le rendu.

Confiance et habitude.

Notre petit groupe se retrouva au complet autour de quelques tables, tandis que le chauffeur et son assistant rejoignaient leurs autres collègues de connaissance. Les conversations partaient bon train. On sentait naître une certaine proximité, presque familiale. L'espace retrouvé favorisait visiblement la détente, après la compression sur les banquettes. Mon épouse semblait de plus en plus attachée au bébé, le portant dans ses bras, laissant la jeune maman confiante vaguer à ses occupations. De mon côté, j'observais l'environnement. Comme l'aire de repos longeait une forte descente, je remarquais que les gros camions rangés en bordure avaient tous des cales en bois, de section triangulaire, parfois empilées à plusieurs contre les pneus. À l'entrée du « restaurant », des cales semblables étaient mises à disposition, rangées en tas. Il y en avait de très vieilles, le bois déjà noirci, d'autres toutes neuves, à peine rabotées. Visiblement leur emploi était d'usage fréquent. La question de la fiabilité des freins me laissait alors songeur.

À ce sujet, quand notre chauffeur empruntait curieusement la route du col des Nuages, au lieu de passer par le tunnel récemment inauguré pour faciliter le trajet tout en le raccourcissant de plus de quatre fois, au prétexte fallacieux d'économie de péage, alors qu'en vérité, il évitait les éventuels contrôles à l'entrée, j'ai remarqué aussi de curieux tronçons de voies qui partaient de la route principale pour remonter fortement en contre-pente sur les côtés. On dirait qu'ils menaient à une aire de repos. Mais ces dérivations se terminaient simplement au bout d'une centaine de mètres, comme si le chantier était inachevé, abandonné. Rien d'autre au bout qu'un talus, et partout l'herbe envahissante poussait depuis des lustres ! Des panneaux annonçaient leur présence tout en indiquant qu'elles étaient financées par telle ou telle entreprise ou organisation. Surprise, la Suède était du lot ! Quand j'interrogeais le chauffeur sur ces tronçons « inachevés », sa réponse me laissa avec un frisson incrédule : il s'agissait des aires de freinage d'urgence pour les gros camions quand leurs freins lâchaient dans les descentes à force de chauffer !

Ce célèbre col, dont le sommet marque les limites entre les provinces de Quảng-Nam au sud et de Thừa-Thiên au nord, est si haut, près de 500m surplombant directement la mer, que les nuages s'y accrochent fréquemment. Passé et présent sont ici confondus et s'entrechoquent.

Une antique tour carrée en brique, haute de plusieurs étages, typique des anciennes fortifications, et vestige datant du temps de l'expansion territoriale

vietnamienne aux dépens du royaume Chàm, domine la route à son point de basculement sur l'autre versant. Cette construction faisait partie d'un dispositif de défense, aujourd'hui disparu, contre les intrusions venant du sud. Son nom « *Ái Vân* », ou « *Porte des nuages* », (qu'on déforme finalement en « *Hải Vân* », comme « *Mer et Nuage* »), rappelle celui qui marque le passage à la frontière avec la Chine, le célèbre « *Ái Nam Quan* » ou « *Porte frontière du Sud* », nom qui revenait à maintes reprises au cours des siècles d'Histoire avec ce voisin.

De l'autre côté de la route, faisant face à cette tour antique, un monument tout en inox se dresse fièrement, comme un défi des temps modernes. Tout en hauteur, en forme de fleurs déployant ses pétales au bout de leur haute tige, il porte les symboles de *Thừa-Thiên*, et érigé là désormais comme un accueil de bienvenue aux voyageurs venant du sud.

Guerre et paix sont ici rassemblés.

Au pied de ces marques de frontières intérieures, un véritable marché accueillait aussi les voyageurs. Des échoppes de souvenirs comme des restaurants ou bar de rafraîchissement s'étalaient des deux côtés de la chaussée, sur une centaine de mètres. Les cars et les voitures se garaient là où ils pouvaient. Leurs passagers déambulaient pour dégourdir les jambes, visitant les monuments tout comme le marché. Une animation étonnante au milieu de la nature restée sauvage, dans l'agréable fraîcheur qui contrastait avec la pénible chaleur en plaine.

Hélas, la course implacable du temps et les conséquences de la modernité allaient tout changer par la suite. Quelques années après, ayant l'occasion de repasser par ce col, à bord d'une voiture de location avec chauffeur, plus par amour de la nature que par économie de péage, je constatais que ce « marché-village » avait disparu. À la place, quelques tristes marchandes ambulantes proposaient sans conviction des souvenirs ou des rafraîchissements aux rares voitures passant encore par là.

Notre chauffeur expliquait que le tunnel avait fini de détourner tout le trafic, et que le col était désormais déserté, à tel point qu'il y aurait des actes de piraterie de la route, qui découragèrent encore plus le passage par le col !

Triste évolution.

Ce village éphémère au sommet du col me rappelait aussi d'autres villages le long de la Nationale en plaine. Le terme « le long » est ce qui les décrit le mieux. En effet, nous traversions quelques fois, sans qu'aucun panneau ne signalât le nom du lieu, des habitations et des commerces qui « poussaient » sur les deux côtés de la route, se serrant les unes contre les autres, visiblement sur une seule rangée, se signalant chacune par son antenne de télé s'élevant bien haut vers le ciel comme des fanions métalliques. Au contraire du marché éphémère en haut du col, ces véritables villages ou bourgades, semblaient appelés à durer. Ils s'étiraient sur plus d'un kilomètre, enserrant la route dans une sorte d'enfilade animée, où se croisaient camions, cars, voitures et deux roues, se frôlant et frayant à faible allure un passage parmi une foule de piétons. Tout autour, la campagne avec ses champs à perte de vue, me donnait l'impression de traverser un décor de film du Far West américain, mais en beaucoup plus dense et peuplé. Ce genre de cinéma raconte le peuplement des vastes plaines du Nouveau Continent, durant une longue période. Ici, c'est aussi un peuplement, mais dans un tout petit vieux pays, durant un laps de temps qui ressemblerait, à l'échelle de l'Histoire, à un battement de cil.

La croissance au Viêt Nam, au sortir des guerres, dans une sorte de formidable auto-reconstruction, parle d'un peuple travailleur et inventif, prêt à l'aventure économique, sans attendre les plans gouvernementaux. La liberté d'entreprendre camouflée sous une sorte de débrouillardise anarchique, contredit les règlements rigides que tente d'imposer l'administration, qui, en pratique, laisse faire le plus souvent. Ce dynamisme « illégal » permet, sans l'avouer, au pays de se redresser, après chaque guerre, anticipant les mesures gouvernementales qui tardent toujours à venir, dans une sorte de constance qui a traversé la longue et tumultueuse histoire du pays.

Notre voyage de ce jour se poursuivait ainsi de manière monotone, ponctué de temps à autres de petits évènements venant des audaces du chauffeur par des manœuvres osées. On longeait la côte, tantôt sur des parcours en plaine, tantôt la montagne par des cols pas très élevés, sauf à certains endroits, comme précisément au col des Nuages, ou celui de Varella, en corniche vertigineuse dominant la mer. C'était à ces occasions que j'avais eu les peurs de ma vie de conducteur.

Dans les montées et descentes de col, quand un camion était trop lent, notre conducteur n'hésitait pas à couper les virages sans aucune visibilité à coups de klaxons rageurs. Lorsqu'il s'agissait de dépasser une semi-remorque de presque 20 mètres de long, qui peinait à la vitesse d'un cycliste dans la montée, ma retenue de respiration à la limite de l'asphyxie m'oppressait autant que mon effroi, d'autant plus que parfois nous suivions ainsi en parallèle aux côtés du « semi » sur plusieurs virages ! Mon pied droit appuyait frénétiquement sur une pédale d'accélérateur ou de frein imaginaire pendant ces dépassements de folie !

Une autre fois, en plaine, pour doubler un bus qui le ralentissait, profitant d'une portion sans barrière de séparation, notre chauffeur n'a pas hésité, par un coup de volant surprise, de prendre en contre-sens l'autre partie de la route ! Après la surprise, je retenais ma respiration pendant ce type de dépassement, qui semblait habituel car répété à plusieurs reprises ! Ma crainte était d'autant plus aiguë que, parfois, quand il n'y avait pas de passage après le dépassement, notre chauffeur était forcé de continuer en contre-sens à toute allure, jusqu'au prochain et hypothétique ouverture !

Y a-t-il un bon Dieu pour les inconscients ou les audacieux, à moins que le flair d'un habitué de cet itinéraire le guidât dans ces manœuvres ?

En matière de code de la route, je m'étais rendu compte qu'il y avait des règles bien particulières : les grosses « semi » étaient au sommet des priorités avec leur beuglements de klaxon pareils au sifflement grave des trains. Elles fonçaient en plaine comme de véritables tornades, se réservant en permanence la voie de gauche, charge aux autres de s'en écarter. Venaient ensuite les cars longue distance, les bus locaux, et par ordre descendant, les estafettes comme la nôtre, puis les taxis et voitures de particuliers, enfin les motos, avant les bicyclettes, plus ou moins chargées de colis. Les piétons, nombreux à cheminer le long des routes, étaient ignorés, relégués tout en bas de l'échelle, quasi inexistant face aux engins mécaniques. Ils devaient même céder le passage aux deux roues déjà pressées par les voitures, en sautant parfois dans les bas-côtés, au risque de tomber dans les rizières qui bordent les routes.

Plus le temps passait, plus on s'habituaient à cette circulation apparemment anarchique, et pourtant réglée comme une pièce de théâtre mille fois répétée. Je m'étais mis alors à rêvasser.

En regardant les paysages défiler, des airs de chanson de ma jeunesse, voire de mon enfance, me revenaient en tête. Ceux de « l'avant-guerre » surtout, le « nhạc tiền chiến », de compositeurs bien connus et intemporels, comme Phạm-Duy, Tô-Vũ, Dương-Thiệu-Tước, Nguyễn-Văn-Đông, etc...

À la vue familière des plaines de rizières verdoyantes, parsemées de bosquets de bambous, la silhouette des toits sombres de maisons basses se cachant derrière les feuilles de bananiers, les paroles de la chanson « Về mái nhà xưa », me revenaient comme un rappel : « Về đây ngơ ngát chim bay tìm đàn... » (Revenir comme l'oiseau égaré qui cherche à rejoindre sa bande ...). Ailleurs, les buffles immobiles au bord de l'eau évoquaient les paroles de « Em bé quê » : « Qui dit que garder le buffle serait pénible ? Moi, j'en suis très content ! Assis sur son dos, brandissant une branche de roseau comme la bannière de guerrier, ... ».

Tant de souvenirs visuels, sonores, olfactifs, renforçaient mon attachement au pays, et les paroles d'amour portées par les poèmes, les chansons, apprises ou entendues par le passé, résonnaient en moi comme cette vie qui coule dans mes veines.

D'autres paysages me parlent aussi de notre Histoire.

J'ai encore la vision de ces « Tours Chàm » qui se dressent, solitaires, le long de la route comme autant de fantômes du passé. D'une architecture bien caractéristique de la civilisation khmère, de même conception et de style que ceux de la « Vallée des 1000 pagodes » en Birmanie, ou le célèbre temple Angkor au Cambodge, dont la modeste « réplique » se trouve à Mỹ Sơn, près de Hội-An, ces monuments sont tout ce qui reste de la fierté d'un peuple qui n'existe pratiquement plus qu'à travers ces vestiges de sa splendeur.

Je repense aujourd'hui aux symptômes de fin de règne, que ce soit celle de la dynastie des Lý, ou celle du royaume Chàm, qui se manifestent curieusement à travers l'expression musicale.

Au début du 13^e siècle, les Lý tombaient en décadence, après avoir régné pendant plus de deux cents ans. Quelques grands ministres essayaient au début de freiner la chute, mais en vain.

Lê Thành Khôi rapportait, dans son fameux livre d'histoire, cette anecdote : « Le roi Lý Cao Tông fit composer un morceau de musique intitulé « Airs du Champa », dont la mélancolie était si aiguë que les auditeurs ne pouvaient retenir leurs larmes.

Un bonze lui rappela alors cet extrait du « Livre des Poèmes » :

« La musique d'un royaume perdu est pleine de nostalgie parce que son peuple est dans le malheur. ... Le gouvernement et la culture ne sont pas en harmonie avec les lois naturelles... Le peuple souffre des plus dures extrémités, et chaque jour on entend cette musique pleine de tristesse. N'est-ce pas là le signe précurseur de la chute du royaume ? »

Aujourd'hui, les airs du « nhạc tiền chiến », (musique d'avant-guerre) me reviennent comme un rappel de ce même symptôme de la chute des Lý et de la disparition du royaume Chàm. Elles sont magnifiques de sensibilité, et les paroles qu'elles accompagnent expriment l'âme et les sentiments de tout un peuple.

Mais alors, d'où me vient cette impression de tristesse permanente comme le pressentiment de la fin d'une époque ?

Est-ce cette interprétation qui donne systématiquement dans la langueur, avec un tempo si ralenti que je me lasse vite à écouter mes chansons préférées ? Est-ce ces effets de voix surfaits pour accentuer les émotions que les compositeurs ont déjà mis dans leurs créations ? Est-ce cet accompagnement instrumental qui semble jouer de son côté sans rapport avec les voix, ni avec la mélodie, dans une virtuosité qui n'exprime rien ? Enfin, est-ce au contraire ce rythme pour danser qui enlève toute émotion ?

Je suis d'autant plus triste que ces chansons, qui ont bercé ma jeunesse, ne rencontrent pas le même écho chez mes enfants, ou mes amis occidentaux, qui les trouvent ringards, kitchs, et de mauvais goût.

Mon rêve secret c'est d'entendre nos chansons comme « Ngọc Lan », « Chiêu », « Thu quyên rử », « Thoi Tơ », etc., que j'estime avoir leur place parmi les tubes mondiaux, autant que « Les feuilles mortes », « My way », « La mer », « La vie en rose », etc., interprétées par les voix comme Nathalie Dessay, Aïda Garifullina, ou Andrea Bocelli, accompagnées par des formations comme les Layers, le Osaka Ensemble..., ou les instrumentistes célèbres comme Yo Yo Ma, Yuja Wang, ou moins célèbre comme Sangah Noona, tous asiatiques comme nous.

J'en rêve d'autant plus que les voix féminines de Kim Tước, Hà Thanh, ..., ou masculines de Duy Trắc, Tuấn Ngọc ..., n'ont rien à envier aux meilleurs interprètes connus mondialement. Il manque sans doute la sensibilité exacerbée d'une Barbara, la sobriété vibrante d'un Jacques Brel, l'expression dramatique d'un Aznavour ou l'émotion communicative d'un Jean Ferrat ?

Mais rêve n'est pas réalité...

Pourtant, au moins deux réalisations méritent d'être signalées. Il y a cette mise en musique des 3000 vers en un album de 7 CD, de notre roman national « Kim Vân Kiều », par le regretté Quách Vĩnh Thiện. L'entreprise est admirable malgré les faibles moyens mobilisés : un synthétiseur et un soliste en guise d'orchestre, mais servie par des voix que le compositeur dirigeait dans une exécution sobre et sans mièvrerie. Cela est d'autant plus méritoire que la forme poétique de l'œuvre, le « lục bát » ou versification de six et huit pieds alternés, impose une mélodie rigide, et répétitive.

L'autre réussite est le « Hello Vietnam » chanté par la jeune Phạm Quỳnh Anh, admirable de vitalité et de lyrisme, sans les travers habituels des interprétations vietnamiennes. Hélas, ce n'était qu'un météore, brillant mais à l'existence brève, sans suite. Il y a à espérer que d'autres réveils musicaux arrivent pour contredire l'ambiance de fin d'époque du temps des Lý.

Un changement de paysage et d'allure me fit sortir de mon spleen. La voiture filait à présent sans à coup ni secousses, dans un décor désormais aride fait de broussailles basses, ponctué de plus en plus de collines de sable d'une blancheur éblouissante dans la lumière du jour qui déclinait. Pas de trace d'habitations ni de

rizières comme auparavant. À un moment, je pensais qu'on allait arriver à Hué, au vu des panneaux de direction. J'espérais un arrêt de détente bienvenue. Espoir déçu, car le trajet continuait, imperturbable. Aucune trace de la Rivière des Parfums, ni de la « Montagne écran », ou de la colline « Vọng Cảnh ».

Soudain, notre chauffeur poussait des exclamations de contrariété en ralentissant fortement. Devant nous, un embouteillage commençait à se former. Les bords de la route, voire la chaussée, étaient bondés de gens à pied qui marchaient dans la même direction que nous, brandissant drapeaux et fanions. La brise venant de la mer toute proche les faisait claquer vigoureusement.

À nos questions, il répondait en maugréant : « On arrive à Bén Hải, au pont de Hiên Lương ! ». Le temps pour moi de réaliser ce que cela signifiait, je me réveillai aux actualités : nous étions au 17^{ème} parallèle en pleine Fête de la Réunification. En ce jour particulier, cet endroit était forcément encombré. Festivités, rassemblements, officiels et population se pressaient à la lumière des guirlandes multicolores. Les haut-parleurs diffusaient à tue-tête de la musique martiale, des slogans, des discours, entrecoupés de sonneries de tambours, clairons et clameurs ! Aujourd'hui précisément, tout comme au temps de la guerre, il n'était pas question de s'approcher du pont, encore moins de le franchir ! Certes, à cet instant c'était pour de bonnes raisons, mais cela ne nous arrangeait pas.

À force de questionner les passants, le chauffeur décida de quitter soudainement la Nationale bien avant le pont, pour prendre une descente vertigineuse sur les bas-côtés et rejoindre un chemin de campagne désormais bien sombre malgré la lumière des phares. Il cherchait visiblement à fuir la foule compacte qui progressait vers le lieu des cérémonies. Nous voilà sur les chemins de terre, secoués comme les amulettes divinatoires dans les boîtes aux temples, avec l'espoir que le chauffeur savait ce qu'il faisait. Personnellement, je craignais surtout la casse des suspensions dans les ornières à chaque balancement violent accompagné de sinistres grincements.

Après un parcours que je trouvais interminable dans la quasi-obscurité sur ces chemins dignes de l'émission « Les routes de l'impossible », nous voilà revenus sur une portion roulante de l'asphalte. J'ignore encore aujourd'hui par où le chauffeur était passé, mais dans mes souvenirs, c'était un très long détour dans le noir. En tout cas, on sentait un soulagement général, car les conversations reprenaient.

Le soir était déjà tombé depuis un moment, lorsque nous arrivions enfin à destination : Đòng Hói. Terminus, après plus de 17 heures de route !

Notre estafette s'était arrêtée sur une petite place faiblement éclairée sans aucun panneau d'indication. Pas d'autres cars ou bus non plus comme à une gare routière « normale ». En silence, chacun récupéra ses maigres bagages et de se disperser comme dans un rêve qui se terminait. Mon épouse quittait à regret le bébé, emporté par sa jeune maman qu'une femme âgée venait chercher. L'estafette quitta aussi les lieux, nous laissant seuls au bord du trottoir. Auparavant, le chauffeur nous avait recommandé d'aller un peu plus loin, dans une rue adjacente, pour trouver un taxi.

Avec appréhension, nous nous engageons dans l'inconnue en espérant ne pas nous perdre. Heureusement, à quelques minutes de là, nous débouchions sur un carrefour pas plus éclairé que la rue par où nous étions passés. Un taxi presque irréel attendait immobile comme un décor de théâtre. Nous frappions aux vitres derrière

lesquelles le chauffeur était en train de somnoler. C'était en fait une jeune femme. Nous apprenions par la suite que les conducteurs de taxi, dont beaucoup de femmes, dormaient dans leur voiture, au lieu de rentrer chez eux.

En prenant place aux sièges arrière, en guise de réponse à la question habituelle, nous lui montrâmes le papier où était inscrit l'adresse de notre hôtel. Après une brève hésitation, le taxi démarra. Il filait dans des rues désertes et sombres de scène de polar. Nous nous éloignions des habitations, après un pont qui nous semblait bien long dans la semi-obscurité. Un frisson de crainte me vint sans qu'aucune hypothèse n'effleurât mes pensées. Au bout d'un parcours qui me désorientait, nous voilà déposés devant les grilles d'un bâtiment faiblement éclairé, bordé de végétations indistinctes. C'était notre hôtel, bien loin de la ville, au bout de cette route sombre. Ambiance de film policier !

Surprise cependant : c'était un établissement propre de plusieurs étages à l'ancienne, c'est-à-dire très haut de plafond, bien plus important derrière cette façade aux allures banales. Après les quelques marches pour atteindre la porte monumentale de l'entrée, nous voilà face au comptoir d'accueil blotti tout au fond d'un immense hall. On a l'impression d'entrer dans un bâtiment administratif.

Surprise encore : nous comprenions à peine la jeune hôtesse qui nous accueillait avec un large sourire, toute seule derrière le comptoir. Son accent local tellement prononcé semblait être une langue étrangère. Heureusement, nos pièces d'identités confirmaient notre réservation. Après les formalités d'enregistrement, elle nous demanda, toujours avec un grand sourire qui accompagnait le timbre chantant de sa voix, si nous voulions dîner, tout en prévenant qu'il s'agissait de repas froid, la cuisine étant déjà fermée, faute de clients depuis le seul service en début de soirée. Après quelques confusions de compréhension, à cause de l'accent, nous lui fîmes part du souhait de prendre au plus vite la chambre. Elle nous aida alors à monter notre sac, abandonnant tout naturellement l'accueil. Il n'y avait pas d'autre personnel en vue. La fatigue nous plongea aussitôt dans le sommeil, oubliant le ventre vide, dans un lit que nous trouvions particulièrement accueillant après cette journée d'inconfort.

Le lendemain, au lever, nous découvrîmes notre chance : la chambre à l'allure d'appartement donnait sur une immense terrasse face à la mer. Quelques pas pour atteindre les rambardes, dominant la plage derrière une rangée de végétation, le calme ambiant et la légère brise matinale nous faisaient déjà oublier la rude journée de voyage ! En revanche, une mauvaise surprise nous attendait en sortant dans le couloir pour descendre prendre le petit-déjeuner : tout le reste de l'étage, groupé autour d'un patio central, était occupé par plusieurs familles à l'accent nordiste bien reconnaissable, avec une nombreuse marmaille bruyante et sans gêne, s'interpelant et courant de chambre en chambre. Le reste de l'hôtel était ainsi rempli. Nous avions la seule suite « royale » de l'hôtel, au tarif sans doute dissuasif pour les locaux, ce qui expliquerait sa disponibilité tardive.

Après le copieux petit-déjeuner, en self-service, nous nous sentions à nouveau d'aplomb, et, n'ayant pas de programme de visite en tête, l'idée d'aller à la plage s'imposait tout naturellement. Pour l'atteindre, il fallait traverser d'abord la petite route par laquelle nous étions venus, puis suivre un petit chemin zigzaguant parmi des filaos assez bas. Ce sont, avec le cocotier, les arbres emblématiques des côtes

viêtnamiennes. Au bout de l'allée, il nous a fallu prendre un passage abrupt, presque à la verticale de près de deux mètres de haut pour atteindre la plage.

Cette dernière était immense. Elle s'étirait à perte de vue, en ligne droite, noyée dans une légère brume au lointain. Il nous fallait parcourir près d'une centaine de mètres pour arriver jusqu'à l'eau. Le sable couleur or particulièrement fin, était agréable comme de la soie sous les pas. L'eau était chaude, bien plus qu'à Deauville en Normandie, ou même à la Costa Brava en Espagne. Nous y entrions sans hésitation en bravant les rouleaux dont les crêtes s'envolaient en panaches au vent.

Il n'y avait pas d'autres baigneurs que nous. Il nous semblait que les autres clients de l'hôtel n'étaient pas venus pour la plage. Les seules animations qui s'offraient à nos yeux étaient les arrivées, comme des surfeurs, de petites barques de pêche à la silhouette bien particulière.

C'était une découverte fortuite qui confirmait dans la réalité ce que mes recherches documentaires parlaient des types de bateaux du pays. Ce sera l'objet d'autres réflexions sur nos spécificités en tant que nation et peuple, où les aspects historiques seront les thèmes principaux.

Les jours suivants, mettant à profit ce séjour improvisé, nous partions visiter les fameuses grottes de Phong-Nha Kê-Bàng, et celles du Paradis, faisant partie de la région qu'on appelle le « Hà Long terrestre ». Ce sera aussi le thème d'autres réflexions.

Ensuite, le temps des vacances exceptionnelles du pays se terminant, les activités en ville recommençaient visiblement. Le seul point d'intérêt de la ville étant sa citadelle, vite visitée, nous songions alors à la suite de notre séjour au pays, et décidions de repartir pour d'autres destinations.
