

Plein cadre

Reportage

A Hong Kong, le pont de tous les records

Au-delà de l'exploit technologique, le plus grand pont du monde (55 km) reliant Hong Kong à Macao et au continent chinois raconte l'emprise de Pékin sur l'ancienne colonie britannique



Le chantier est pharaonique : l'ouvrage mesure autant que 18 ponts de l'île de Ré mis bout à bout. PHOTO ANTHONY WALLACE/AFP

XAVIER SOTA, À HONG KONG
x.sota@sudouest.fr

Depuis la semaine dernière l'île hong kongaise de Lantau dispose d'un nouveau centre d'intérêt. On y trouvait, jusqu'ici, le monastère Po Lin, perdu au sommet d'une montagne à la végétation luxuriante. En 1993, y est érigée l'extraordinaire statue de Tian Tan Bouddha : 34 m de haut, orienté vers le nord pour veiller sur tout le peuple chinois. Depuis la semaine dernière, le téléphérique qui conduit au bronze gigantesque du Vénérable est pris d'assaut pour apercevoir le plus grand pont maritime jamais construit dans l'histoire de l'humanité.

Cinquante-cinq kilomètres serpentant au-dessus des eaux grisâtres de l'estuaire de la rivière des Perles. Il relie Hong Kong à l'ancien comptoir portugais de Macao, et à la ville de Zhuhai, dans la province du Guangdong en Chine continentale. Mais le plus spectaculaire est côté hong kongais. Le pont plonge sous les eaux à 44 mètres de profondeur pour se transformer en un tunnel. Il ressort six kilomètres plus loin

pour reprendre son chemin vers le Las Vegas asiatique. Une réalisation unique au monde.

Des records et des polémiques

Lors de l'inauguration sur le continent chinois, Carrie Lam, la présidente de l'exécutif hong kongais, a souligné la « magnificence » de cet équipement sous les yeux de Xi Ji Ping, le nouveau souverain de l'empire du Milieu. C'est, en effet, le pont de tous les superlatifs. Les chiffres donnent le tournis : dix ans de travaux, 20 milliards de dollars investis, 400 000 tonnes d'acier (soit 55 fois la quantité utilisée pour la tour Eiffel). Deux îles artificielles de 100 000 mètres carrés ont été construites à chaque extrémité de la portion sous-marine. Quant à sa longueur, cela équivaldrait à mettre 18 ponts de l'île de Ré bout à bout. Un chantier pharaonique qui malgré la ligne dure de Pékin n'a pas échappé aux polémiques.

Selon le « Guardian », neuf ouvriers ont perdu la vie durant les travaux, des centaines ont été blessées, certains très grièvement. Fin septembre, six entreprises ont été condamnées à de fortes amendes pour la mort d'un ouvrier de 49 ans écrasé

par une cage de 300 kilos. Le pont a, en outre, deux ans de retard sur son calendrier initial. Et comme il s'agit d'un geste destiné à dire la puissance retrouvée de la Chine, il n'est pas question de perdre la face par des approximations techniques. Et se voir frappé du syndrome du pont de Gênes. L'été dernier, deux techniciens ont été jetés en prison pour une longue peine après avoir falsifié les tests de sécurité sur la qualité du béton entre 2012 et 2016. Dix-neuf personnes sont toujours mises en examen dans le cadre de cette affaire.

Des associations ont tiré la sonnette d'alarme sur le sort du dau-

phin blanc de Chine qui a quasiment disparu des eaux hong kongaises. Les défenseurs du projet expliquent que le tunnel permet la libre circulation des mammifères. Mais aussi, et surtout, la poursuite de l'intense trafic maritime du secteur sans obstacle.

Un pont « impérialiste »

La vocation de ce pont est de renforcer les échanges commerciaux entre les rives du détroit. Il s'inscrit dans le projet Chinois de « Great Bay Area ». Il s'agit d'intégrer les deux régions administratives spéciales (Hong Kong et Macao) dans une gigantesque conurbation incluant les

grandes villes du Guangdong – la Silicon Valley chinoise et ses 75 millions d'habitants – qui abritent quelques joyaux de la nouvelle économie : le dragon de la téléphonie mobile Huawei, Wechat, etc.

Difficile de ne pas y voir un pont « impérialiste » qui souligne l'emprise croissante de Pékin sur l'ancienne colonie britannique. D'ailleurs, l'utilisation de ce pont est soumise à des conditions drastiques (lire par ailleurs). D'autant que son inauguration intervient quelques semaines après celle de la ligne à grande vitesse entre Hong Kong, Canton et Shenzhen. Pour la première fois, des forces de l'ordre et la loi chinoises s'appliquent, sur le territoire semi-autonome, en l'occurrence la gare flambant neuve. « Ce pont symbolise physiquement le lien avec la mère patrie : la République populaire Chine. Une sorte de cordon ombilical, explique un professeur d'économie de l'Université baptiste de Hong Kong sous couvert d'anonymat. Il faut bien comprendre que Xi Ji Ping s'inscrit dans la renaissance de la puissance chinoise dans le monde et plus encore sur ses terres. La Chine, seconde économie mondiale, entend reprendre la place qui lui échoit. »

« La Chine, seconde économie mondiale, entend reprendre la place qui lui échoit »

Le principe deux pays/un statut qui prévaut depuis la rétrocession en 1997 a-t-il du plomb dans l'aile ? « C'est à nuancer. La Chine a besoin de maintenir Hong Kong dans son rôle de seconde place financière asiatique derrière Tokyo. La ligne est la suivante : business first. Sur ce plan, il n'y a aucune inquiétude à avoir. En revanche, c'est en terme de libertés publiques que la situation se tend. Deux exemples : il était prévu dans l'accord noué avec les Britanniques que les Hong Kongais soient en mesure, pendant cinquante ans, d'élire au suffrage universel leurs gouvernants. Techniquement c'est le cas. Mais les candidats sont choisis par Pékin ! Et puis dernièrement, le non-renouvellement du visa d'un journaliste britannique par le gouvernement hong kongais sous la pression de la Chine montre un vrai durcissement », poursuit-il.

Victor Mallet, rédacteur en chef pour l'Asie du « Financial Times », a dû quitter l'île après vingt ans d'exercice. Sa faute ? Avoir modéré, en août dernier, un débat avec Andy Chan, dirigeant du Parti national, une petite formation qui milite pour l'indépendance de Hong Kong, dans le cadre du Club des correspondants étrangers. Une institution de l'ancienne colonie britannique. La décision de ne pas renouveler son visa a suscité l'émotion et les protestations des chancelleries occidentales. Sans effet sur le gouvernement hong kongais ni même sur Pékin. « Les affaires vont reprendre leurs droits. Business, as usual », conclut l'économiste.

UN PONT SOUS CONDITIONS...

Pour l'heure, il n'y a que des autobus qui circulent sur ce pont pharaonique. Les automobilistes ne peuvent l'emprunter qu'à condition de disposer d'un permis spécial qui obéit à des critères très restrictifs : occuper un poste officiel en Chine ou avoir fait des dons conséquents à des organismes de charité de la province du Guangdong. À défaut de ce sésame, les visiteurs après avoir dé-

posé une demande ne peuvent l'emprunter qu'avec des compagnies de transport en commun agréées. À noter que ceux qui l'empruntent doivent « se soumettre aux lois et règlements du continent », explique le département Transport de la Ville de Hong Kong. En terme de fréquentation les autorités tablent sur 29 000 véhicules et 126 000 personnes par an à l'horizon 2030.