

Here I am. Again! J'entends encore le soupir de soulagement que j'ai laissé échapper lorsque l'appareil qui me ramenait vers Paris s'est arraché du tarmac, m'emportant enfin loin de Manille. C'était en 1991. J'avais une quinzaine d'heures devant moi pour dérouler le fil qui venait de se rompre, mais l'épuisement et l'alcool m'avaient plongé dans un profond sommeil dès que la côte se fut éloignée, sans me laisser le temps de me retourner sur les vingt-quatre mois de galère que je laissais derrière moi. Enfin, que je croyais laisser derrière moi, car tout ne faisait que commencer ; je mettrais encore quinze ans avant de toucher le fond et comprendre les raisons de ce fiasco. De la *Cordillera* à Sitangkai, aux confins de l'archipel des Sulu, en passant par les *Western Visayas* et Palawan, j'avais pris le temps de découvrir un bout des Philippines, d'aimer et de haïr cet archipel perdu au coin de la planète.

En mai 1991, je quittais un pays en plein chaos où quasiment plus rien ne fonctionnait. « Ici, le riz se mange froid et la bière se boit chaude », avais-je ré-

sumé à l'époque, dans un article qui me valut des inimitiés tenaces parmi la communauté française expatriée à Manille. Attaquée de l'intérieur par un quarteron de militaires putschistes, de l'extérieur par les rebelles communistes et les indépendantistes musulmans, gangrenée par une corruption qui ne se cachait plus, l'Administration Aquino résistait plus qu'elle n'avancait. Et comme si cela ne suffisait pas, les Philippines cumulèrent entre 1989 et 1991 typhons, tremblement de terre et éruption volcanique ! J'assistais à cette débâcle depuis mon observatoire : un petit condo propre sur la colline de Horseshoe, derrière le camp Cramé, un « village » *middle-class* locale sans prétention ; rien à voir avec les enclaves entourées de murs et de barbelés dans lesquelles l'immense majorité des expatriés vit retranchée. Mais un service de vigiles armés de vieilles pétoires assurait tout de même la garde de l'entrée.

Je suis revenu souvent aux Philippines, depuis 1991 ; la dernière fois, pour le vingtième anniversaire du *People Power*, la « Révolution » de 1986 qui renversa la dictature des Marcos et restaura la « démocratie clérico-féodale », sa cousine, issue de trois siècles de colonisation espagnole et cinquante ans d'occupation américaine. *Back to normal*. Ici, la politique est affaire de familles, pas plus d'une centaine dit-on. Les campagnes électorales donnent l'occasion aux barons de redistribuer une petite partie des milliards de pesos qu'ils détournent à longueur d'année et de s'assurer – ou d'assurer à leurs protégés – une

«réélection» facile; à charge de revanche... En trente ans, je n'ai jamais vu régner que des Villafuerte sur Naga, le chef-lieu de la province de Camarines Sur; des Romualdez à Tacloban, sur l'île de Leyte... En ce début d'année 2016 où les Philippins s'appêtent à élire leur président et à renouveler leur parlement, ils font toujours l'affiche avec une nouvelle génération. Pour la présidence, la rumeur assure que même le fils Marcos, Ferdinand Jr. alias Bongbong, aurait des chances de l'emporter s'il se portait candidat. Il ne brigue cette année que le siège de vice-président, mais dans six ans...

Mon premier contact avec le microcosme politique local remonte à janvier 1988. En février de l'année précédente, les Philippins avaient adopté une nouvelle constitution et des élections générales s'annonçaient pour mai. La France, soucieuse de mesurer «l'assise et la solidité» du régime Aquino, avait aussitôt dépêché sur place une délégation parlementaire conduite par le sénateur Jean Lecanuet. Nos éminents spécialistes des Philippines rentrèrent conquis de leur mission et réclamèrent au gouvernement Chirac qu'il octroie «sans délai», à la province de Camarines Sur, une aide d'urgence sous la forme de deux mille tonnes de blé, quand bien même le blé ne compose ni l'ordinaire ni l'extraordinaire de la ration alimentaire des Philippins. Où ce blé avait-il bien pu passer? Nous en avons retrouvé un peu partout, conditionné en paquets de nouilles sur lesquels on pouvait lire en petites lettres rouges: «Don du

gouvernement français» et en très grosses : «ET DU GOUVERNEUR VILLAFUERTE». Nous en avons même ramené, que Claude Sérillon exhiba sur le plateau d'*Édition spéciale* avant la diffusion de notre reportage. Je vois encore Julian Napal, colistier de Luis Villafuerte, vainqueur du scrutin provincial, se taper sur les cuisses, hilare, devant notre caméra : «Les autres n'avaient pas de nouilles ; nous on avait les nouilles françaises et on a gagné les élections.» Moralité : la politique est bien une affaire de nouilles et le tout est de ne pas se faire rouler dans la farine... Depuis, Luis Villafuerte a passé la main à son fils Luis Raymund, qui l'a passé à son fils Miguel Luis, et il en va dans la province de Camarines Sur comme il en va dans tant d'autres provinces. Ce n'est pas de ce côté qu'il faut chercher le changement.

Malgré tout, en un quart de siècle, le pays s'est métamorphosé : les Philippins commencent à se discipliner et la misère a considérablement reculé. Merci aux *Balikbayans*, les travailleurs émigrés qui injectent des milliards de dollars dans l'économie de leur pays (trente en 2015). Pas loin de 10 % de la population philippine travaillent à l'étranger, dans les pays du golfe Persique, en Asie et, bien sûr, sur toutes les flottes du monde, mais aussi aux États-Unis et, de plus en plus, en Europe. C'est une véritable hémorragie. Si, au départ, les Marcos troquaient juste des pauvres contre du pétrole aux Émirats et en Arabie saoudite, aujourd'hui, les candidats à l'émigration sont diplômés des universités. De nombreux

médecins préfèrent se dévaloriser comme infirmiers aux États-Unis plutôt qu'exercer leurs compétences dans un hôpital de leur pays. Mais, tout le monde le reconnaît : sans eux, les Philippines auraient continué de s'enfoncer dans la misère ; les transferts financiers de la diaspora permettent d'acheter ici un *carabao**, là un tricycle, un *jeepney** ou une *banca**, de démarrer un commerce ou un élevage de volailles ou de porcins. Le pays se développe. Subsistent encore des rigoles d'eau croupie dans les quartiers populaires de la capitale, mais rien à voir avec les bidonvilles qui n'épargnaient aucune ville de cette agglomération tentaculaire où s'entassaient des dizaines de milliers de familles. Les années noires qui saignèrent le pays –au sens propre comme au figuré– entre 1965 et 1986, semblent bel et bien reléguées au rayon des mauvais souvenirs. La prostitution, industrie florissante il y a encore dix ans, se fait désormais discrète.

Si ce n'était la pollution, étouffante, Manille pourrait retrouver son charme d'antan, celui que laisse deviner la lecture de *Noli me tangere*, le roman de José Rizal publié en français sous le titre *N'y touchez pas* dans la collection dirigée par Etiemble, chez Gallimard. La régénération du parc automobile ne suffit pas à assainir l'atmosphère, encore trop de jeepneys

* *Carabao*, buffle des rizières ; *Jeepney*, véhicule de transport en commun bricolés à l'origine sur les jeep laissées par l'armée américaine à la fin de la Seconde-Guerre mondiale ; *Banca*, pirogue à double balancier

crachent des torrents de fumée noire. On sent malgré tout un effort : des véhicules plus modernes et climatisés proposent le même service ; les infrastructures routières et ferroviaires s'empilent les unes au-dessus des autres. À voir si ces constructions résisteront au super-tremblement de terre que redoutent les sismologues américains. Les taxis roulent plus facilement au compteur même si une poignée d'irréductibles se plaît toujours à entonner la plainte des vieux roublards : « *Trrraffic, Sir!* » en roulant bien le « r » pour doubler, voire tripler le prix de la course. Mais, tant que certains payeront au prétexte que, convertie en monnaie forte, la course reste *cheap*... comment les blâmer de tenter leur chance ?

Une chose n'a pas changé et ne changera pas de si tôt : par défaut, un blanc est Américain, évidemment plein aux as, et se prénomme Joe. Hommes, femmes, gamins m'interpellent cent fois par jour d'un : *Hey Joe!* Dans quelle langue dois-je leur dire ? Je ne m'appelle pas Joe ; je ne suis pas Américain !

*
* * *
*

Manille fait partie de ces villes où chaque compagnie de bus gère son propre terminal. Avec ses treize millions d'habitants, la capitale des Philippines compte ainsi une bonne vingtaine de gares routières « *longue distance* » ! Ceux qui connaissent celle d'Istanbul – une ruche que les autocars met-

tent parfois plus d'une heure à atteindre sur les trois cents derniers mètres – diront que ce n'est peut-être pas plus mal.

Les Philippins ne sont pas des adeptes du Plan ; ce qui doit se faire le sera au moment où le besoin s'en fera sentir, sans véritable projection dans le temps. L'historien José Arcilla notait que, à l'instar de la façon dont les Espagnols gèrent leur colonie pendant plus de trois siècles, les Philippins ne donnent pas à leurs dirigeants le temps d'achever leurs projets. Le problème est encore plus compliqué qu'il n'y paraît. Depuis 1987, la Constitution limite la magistrature suprême à un mandat de six ans. De l'indépendance, en 1946, à la chute de Marcos, en 1986, les présidents étaient élus pour quatre ans renouvelables. Huit ans, c'est long ! Six leur laissent plus de temps, mais encouragent les filous à s'en mettre plein les poches sans tarder. C'est ce qui s'est passé avec Joseph Estrada, le justicier des séries B élu par le peuple neuvième président de la République et déposé par la Cour suprême à mi-mandat, en 2001.

Epifanio de los Santos Avenue (Edsa pour les intimes), le périphérique à deux fois six voies de la capitale, est une caricature du manque de vision à long terme des dirigeants philippins. Je ne l'ai vu qu'une seule fois désert, le 25 septembre 1987. J'arrivais de Californie par un interminable vol de nuit. Il était 6h du matin et le tas de ferraille à bord duquel j'avais pris place secouait sa tôle sur les plaques de béton de la

chaussée à tombeau ouvert. À part la nuit, les voitures avançaient sur Edsa pare-chocs contre pare-chocs dans d'énormes volutes de fumée noire. Depuis, pour le désengorger, les urbanistes ont construit un métro aérien sur ses quatre voies centrales. Il est désormais impossible de faire un demi-tour sur le boulevard, ce qui n'est pas forcément plus mal, mais il faudra très vite envisager de superposer une voie rapide à l'ensemble pour fluidifier le « *trrrraffic* » comme c'est déjà le cas sur la *South Super Highway*. Et, le chantier à peine achevé, il faudra sûrement envisager son extension... La vision à court terme semble la chose la mieux partagée dans le monde politique, pas seulement aux Philippines, mais restons positif, elle entretient la croissance dans le temps.

Aux abords du métro, la même pagaille que sur la route. De tout temps habitués à la corruption de leurs dirigeants, les Philippins cultivent la prudence. Comme s'ils craignaient encore ce que leur réserve l'avenir, ils préfèrent vivre au jour le jour. Le *Manileños* prend son ticket à l'unité, à l'aller comme au retour, alors qu'il pourrait acheter un carnet ou peut-être même un abonnement, hebdomadaire ou mensuel. Non, il n'achète que ce dont il a besoin : un ticket ; aussi parce que ses moyens ne lui permettent probablement pas d'investir plus. Tant pis pour les heures d'attente au guichet, la patience est une vertu nous a dit Randy, le taulier de l'auberge où nous sommes descendus, à Banaue.

Entre un voyage de nuit, dans un bus réfrigéré pour éviter au chauffeur de s'endormir sur le volant, et un trajet de deux jours, via Baguio, nous avons trouvé la seconde solution plus prudente pour nous rendre chez les Ifugaos. Banaue, le chef-lieu de la province, et ses rizières en terrasses sont longtemps restés à l'écart du circuit touristique. D'abord parce que peu poussaient jusqu'aux Philippines ; Marcos n'aimait pas que des étrangers soient les témoins de ses exactions. Pour cacher les pauvres à leur vue, il avait même fait ériger des palissades le long de la route qui mène à l'aéroport. Manille ! C'était déjà une grande aventure... Alors, Banaue ! Pour le coup, le lieu, engoncé dans une vallée difficile d'accès, proposait peu d'infrastructures d'accueil, d'autant que les montagnes alentour ont longtemps servi de refuge aux rebelles de la Nouvelle armée du peuple, la guérilla communiste. J'en connais qui se sont retrouvés nez à nez avec les rouges en train d'en découdre avec l'armée régulière sur la route de Bontoc ; ils ont tremblé des heures en se pissant dessus, tapis dans les rizières, à attendre que les soldats et les guérilleros aient vidé le chargeur de leurs M16, un fusil automatique si prisé des Philippins qu'ils avaient racheté le fabricant, Armalite, aux Américains.

Aujourd'hui, plus de check-point sur la route de Bontoc, les auberges bon marché bordent la rue principale de Banaue. La petite bourgade que j'ai connue à la fin des années quatre-vingt n'a plus rien à envier à McLeod Ganj, la banlieue de Dharamsala, dans

l'Himachal Pradesh en Inde, où le dalaï-lama et sa sainte suite ont trouvé refuge. *That's the place where to go, buddy!* Et ils y viennent en masse pour l'incontournable circuit : Banaue, Batad, Sagada tsoin-tsoin.

Le soir, les restaurants servent une clientèle exclusivement étrangère de trekkeurs et de néo-babs. On ne trouve guère de sculptures originales dans les boutiques de souvenirs, remplacées par des figurines produites en séries dans des ateliers semi-industriels et peut-être même importées de Chine. Les artisans ont cédé leur place aux commerçants. Le rapport n'est plus le même, les prix non plus. *American price*. Aux points de vue – ils sont trois maintenant, qu'il faut chercher au milieu des baraques de guingois construites au bord de la route –, les vieux quémangent *a small donation* revêtus de leur costume traditionnel, comme dans les réserves indiennes aux États-Unis, en échange du droit de leur tirer le portrait. Les jeunes proposent leurs services en tant que guides. Pourquoi s'échineraient-ils à repiquer du riz, courbés les pieds dans l'eau, alors qu'ils peuvent faire du blé sans trop se fatiguer ? Une journée à traîner son touriste leur rapporte de cinq cents à deux mille pesos, une somme modeste (dix à quarante euros) comparée à l'effort physique que cela demande... à ceux qui les suivent, mais tellement plus intéressante que les cent à cent cinquante pesos qu'ils percevraient en travaillant dans les rizières.

Les conséquences du développement touristique ne se sont pas fait attendre : les rizières en terrasses de

Banaue – la huitième merveille du monde, aux dires des dépliants de l’office philippin du tourisme – délaissées, sont envahies par les arbres et les herbes folles. Il faut pousser jusqu’à Batad pour admirer les montagnes sculptées par la main de l’homme il y a plus de mille cinq cents ans et entretenues, depuis, de génération en génération. Ces terrasses sont beaucoup moins anciennes que ne le prétend la légende.



J’ai pris la route du nord, même si elle ne mène pas aux confins nord du pays. Elle retourne vers le sud après avoir longé une côte sauvage appréciée des surfeurs au pied des contreforts des *Central Mountains*. Sur ce bord de mer, les bancas – des trimarans taillés dans du bois de cocotier, équilibrés par deux flotteurs en bambou – attendent pour lever l’ancre que le vent tombe et les vagues s’apaisent. Rien à voir avec les gros *pump boats* des mers intérieures de l’archipel, propulsés par de puissants moteurs et capables d’embarquer entre quarante et cinquante passagers. Ici, en les serrant bien les uns contre les autres, on pourrait en charger une dizaine au maximum... et adienne que pourra, comme en Méditerranée.

J’avais envisagé une escale à Batac, la ville où Ferdinand Marcos a grandi, mais le mausolée où repose la dépouille embaumée de l’ancien dictateur est