

L'exploitation minière au Tibet

Une hausse dramatique de l'exploitation minière du centre du Tibet est attendue sous peu. Cette exploitation se concentrerait davantage dans les régions desservies par le chemin de fer. Cette exploitation généralisée de la richesse souterraine du Tibet sera similaire à celle qui opère au nord du Tibet dans la province d'Amdo (Qinghai).

L'extension du chemin de fer en 2006, faisant le lien entre les zones pétrolière, gazifière et saline du Qinghai et Lhasa, ouvre la porte à une exploitation minière profitable. L'industrie chinoise a désespérément besoin du minerai tibétain. À la différence des petites opérations minières du nord du Tibet (Xizang Zizhiqu, également appelé la RAT), ce sont des projets majeurs d'exploitation de cuivre, d'or et de chrome qui se préparent au centre du Tibet et qui desserviraient les marchés internationaux.

En plus du chemin de fer, qui rend l'extraction du minerai plus pratique et rentable, le Tibet a accueilli plusieurs entreprises, domestiques et internationales, ayant une capacité d'extraction à grande échelle (la hausse importante des prix de presque tous les métaux ont rendu l'exploitation minière au Tibet beaucoup plus rentable). Les économistes prévoient que les prix des produits minéraux, qui ont connu une forte hausse en 2005 et 2006 dû à la demande chinoise, ne redescendraient pas au niveau pré-2004 et continueront à grimper jusqu'en 2020, encore une fois, afin de satisfaire la demande chinoise qui est sans limites.

Grâce à leurs profits du boom minier et à leur capacité de se financer en vendant des actions à la bourse chinoise aux investisseurs chinois, les entreprises minières d'État en Chine, tels que Zijin et Western Mining basé au Xining, ont suffisamment de fonds pour entreprendre des exploitations minières à grande échelle. Ces entreprises ont maintenant suffisamment de capital et de chemins de fer pour déplacer leurs produits et pour assurer leur croissance. L'État subventionne l'exploitation minière, non seulement à travers l'infrastructure ferroviaire mais également en fournissant l'énergie à bas coût, le transport à rabais et l'accès aux services.

Le dépôt minier qui sera bientôt exploité se retrouve dans la ceinture de cuivre et d'or située à proximité de la ville de Shigatse et sera accessible en train à compter de 2010. Le chemin de fer permettra de transporter les concentrés de cuivres de la mine, où ils sont traités chimiquement, jusqu'à la fonderie dans la province du Gansu, soit 2000 kilomètres plus loin. La première mine, opérée par une entreprise canadienne, Continental Minerals, planifie transporter 200 000 tonnes de concentré de cuivre par année du centre du Tibet à Gansu. Mais puisque la concentration du cuivre et du roc est de moins de un pourcent, il faudra creuser 10 millions de tonnes de roches à chaque année pour y arriver. D'autres dépôts de cuivre, d'or et d'argent dans la région du Shigatse/Shetongmon sont découverts régulièrement par les géologues chinois.

Le chrome, essentiel dans la fabrication de l'acier inoxydable, a été découvert sur le chemin de fer qui mène à Lhasa, à Dongqiao, à proximité du village Draknak Amdo, au nord de Nagchu. L'exploitation minière du chrome était modérée durant plusieurs années jusqu'à ce que l'entreprise exploitante ferme ses portes il y a quinze ans, les coûts de transport en camion

devenus trop chers et les fonderies préférant importer de la chromite directement de l'étranger. Norbusa, à proximité du village Tsethang, en aval de Lhassa sur la rivière Yarlung Tsangpo qui devient la Brahmaputra de l'Inde et du Bangladesh, est un autre endroit où l'on exploite du chrome. La grande majorité des dépôts de cuivre, d'or, d'argent, de chromite et même de diamants qui ont été découverts dans le centre du Tibet longent cette grande rivière. Il devient dès lors presque impossible de prévenir l'écoulement des déchets minéraux dans la rivière lorsque les tempêtes estivales se manifestent.

Les plus gros dépôts de cuivre et d'or au Tibet sont situés à l'est de la RAT, autour de la ville de Jomda. Le plus gros dépôt se nomme Yulong et il est la propriété de Western Mining et Zijn. Jusqu'à présent, on ne prévoit pas construire un chemin de fer ou une fonderie dans la région, ce qui signifie que les concentrés extraits devront également être transportés jusqu'à Gansu. Une exploitation minière à petite échelle subsistera jusqu'à ce que l'État décide de construire un chemin de fer de Nagchu, Lhassa à Golmud et à Xining, à l'est de Chamdo et Jomda.

La Chine planifie exporter du lithium, du bore (utilisé pour la manipulation de réacteurs nucléaires), du minerai de fer et peut-être même du pétrole, de la RAT vers les fonderies et les industries chinoises. La Chine, qui importe tous ces métaux, pourrait bien constater que le Tibet est une source alternative rentable de minerai, surtout avec la hausse des prix.

Lorsque la Chine parle de sa politique à long terme au Tibet, elle utilise l'expression *xibu da kaifa* qui signifie «Ouvrir les portes du Grand Ouest». Essentiellement, pour le Tibet, cette politique signifie une économie primaire d'exploitation minière. On ne parle ici ni de transformation de la matière au Tibet, ni d'emplois ou de formation pour les Tibétains, ni de redevances aux autorités provinciales ou de compensation pour les habitants déplacés. La Chine verse un montant symbolique aux autorités centrales en guise de taxe d'exploitation alors qu'elle laisse au Tibet un héritage environnemental ravagé qui perdurera longtemps après la fermeture des portes de la mine.