

## **Blue Sky and White Clouds Forever**

Some background information about the  
Qinghai Tibet Railway:

The Qinghai-Tibet Railway is the world's highest railway. Extending 1956 km across the Qinghai-Tibet Plateau.

It is the first train connecting Tibet Autonomous Region (T.A.R.) and other major Chinese cities. 3 trains with 4000 visitors arrive daily in Lhasa.

Many believe this is the most significant event for Tibet since the imposition of Chinese rule in the 1950's. Effects of development and population influx are expected to mirror those seen today in formerly Tibetan areas.

### **Migration**

Over the past decades, the arrival of railways has completely changed Golmud. Once a Tibetan town with vast pastoral land inhabited by a few hundred Tibetan nomads.

Today Golmud has a population of 200 000 of which only 3 600 are Tibetans. The once vast pastoral land has now become a busy site for mineral exploitation.

Lhasa currently has 300 000 residents of whom at most 100 000 are Tibetans. The T.A.R. authorities already planned expansion of Lhasa city from the current 53kmsq to 272 kmsq in the next 15 years.

This indicates the government's plan to relocate immigrants from elsewhere. China currently has 150 million surplus rural labourers, of which 11.34 million are in Sichuan, the province neighbouring Tibet.

### **Environment**

The Tibetan Plateau is one of the most crucial but fragile ecosystems in the world. It is the world's highest and largest plateau nurturing the largest grassland in Eurasia.

Ten of the earth's great river systems, including the Mekong, Salween, Brahmaputra, Yellow, and Yangtze rivers, originate here. Upon which 47% of world's total population depends for their livelihood.

If disturbed, the plateau's delicate ecosystem could be impossible to restore. It could take 100 or more years to rebuild damaged topsoil and grass crest.

### **Wildlife**

The Qinghai-Tibet railway runs along the eastern boundary of the Kekexili Wildlife Protection Reserve, which protects some 17,000 square miles of grasslands.

Prior to the railway, the Kekexili Reserve used to be the exclusive

domain of wildlife- Tibetan Antelope and other endangered species, such as the Tibetan wild yak, and snow leopard.

The railway created significant barriers to the migration and mating patterns of these endangered wildlife.

#### Military

In the 1970s China used the Tibetan plateau for the development of its first nuclear bombs. China's military arsenal on the plateau is believed to include army camps, missile bases, airstrips and airfields.

The railway would facilitate the China's military deployment in Tibet, the Indo-Tibetan border region and extend the range of missile to reach Europe mainland.

#### Resources

The Chinese name for Tibet translates literally as 'western depository'. Some 40% of China's natural resources are located in Tibet, the potential value is at least US\$ 125 billion.

The T.A.R government is planning to develop mining in areas near the railway and nearby rivers. Deposits of oil, natural gas, chromites, gold and zinc will be shipped east to China, bypassing the many Tibetans who live beyond the reach of the railway.

Mining industry inevitably results in disposal of large quantities of waste, contamination of the water bodies, soil erosion, loss of biodiversity and grassland degradation are the potential impacts.

Nomad Tibetans have been resettled as a result of Railway and Mine Development. Unemployment and Poverty are common among the resettled Tibetans whom have little skills for employment once removed from their grasslands

#### An Era of Modernity and Prosperity

Construction has started on the second phase of the railway. The next ambitious project will be the The Big Western Line. A 300 kilometers water scheme carrying water from Tibet to feed the population and industries of Northern China.

These infrastructure schemes form the centerpiece of China's Western Development Plan which communist party leaders say is designed to usher Tibet into an Era of Modernity and Prosperity.

The total cost of the railway is US 4 .2 billion, more than the total education and health expenditure for the TAR in the past 50 years.

For more information:

<http://www.savetibet.org/>

<http://www.tew.org>

<http://www.tibet.org/>

[www.chinatibettrain.com](http://www.chinatibettrain.com)

<http://en.tibet.cn/newfeature/qtrailway/index.htm>

[http://english.gov.cn/special/qztl\\_index.htm](http://english.gov.cn/special/qztl_index.htm)

## Blue Sky and White Clouds Forever (Version Française)

### Information sur la ligne de chemin de fer Qinghai-Tibet:

La ligne de chemin de fer Qinghai-Tibet est la voie ferrée la plus haute du monde, s'étendant sur 1956 kilomètres le long du plateau Tibétain.

C'est le premier train reliant la Région Autonome du Tibet (RAT) avec les autres villes principales Chinoises, trois trains quotidiens avec 4000 visiteurs arrivent chaque jour à Lhassa.

Certains croient que ce sera le plus important événement pour le Tibet depuis l'arrivée du règne Chinois depuis les années 1950.

Les effets du développement à la Chinoise et de l'influx de population vont être irrémédiables, et seront très certainement comparables à ceux observés aujourd'hui dans les régions autrefois Tibétaines.

### Migration

Pendant les cinq dernières décennies, l'arrivée des routes et des voies ferrées a complètement changé l'environnement de Golmud—autrefois une petite ville tibétaine avec de vastes étendues pastorales et habitée par quelques centaines de nomades tibétains.

Aujourd'hui elle a une population de 200.000 habitants, dont seulement 3600 sont des Tibétains ; Les terres sauvages et pastorales de Golmud sont à présent devenues des sites très actifs d'exploitation minière.

Lhassa, la capitale de la RAT, compte actuellement 300.000 résidents, dont tout au plus 100.000 sont Tibétains. Les autorités de la RAT prévoient déjà l'expansion de la ville de Lhassa de 53 kilomètres carrés actuellement, à 272 kilomètres carrés dans 15 ans.

Cela révèle le projet de déplacer au Tibet un grand nombre de migrants venus de Chine. La Chine a actuellement 150 millions d'agriculteurs en surplus, dont 11.340.000 dans la province jouxtant le Tibet.

### Environnement

Le plateau tibétain est l'un des écosystèmes les plus cruciaux, mais les plus fragiles du monde. C'est le plus haut et le plus grand plateau du monde, avec les plus grandes prairies d'Eurasie.

Dix des grands cours d'eau de la planète, y compris le Mékong, la Salween, le Bramapoutre, le Fleuve Jaune, le Yang-Tsé, y prennent leur source : 47% de la population mondiale en dépend pour son existence.

Si il est dérangé, l'équilibre délicat de l'écosystème sera quasiment impossible à rétablir, et cela pourra prendre 100 ans ou davantage pour recomposer des sols endommagés.

### Vie sauvage

La ligne Qinghai-Tibet passe le long de la bordure orientale de la Réserve naturelle de Kekexili, qui protège 44,030 kilomètres carrés de prairies d'altitude.

Avant la voie ferrée, la réserve de Kekexili était le domaine exclusif de la vie sauvage – l'Antilope tibétaine et d'autres espèces en voie de disparition, comme le Yak tibétain sauvage, et le Léopard des neiges. La voie ferrée crée d'importantes barrières à la migration et aux chemins d'accouplement des espèces en voie d'extinction.

#### Presence Militaire

Dans les années 1970 la Chine a utilisé le plateau tibétain pour le développement de ses premières bombes nucléaires.

L'arsenal militaire Chinois sur le plateau est réputé pour y installer des sites de missiles, des aérodromes et des voies aériennes. La voie ferrée pourra faciliter le déploiement militaire Chinois au Tibet, et à la frontière Indo-Tibétaine.

#### Ressources

Environ 40% des ressources naturelles Chinoises sont situées au Tibet, dont le nom Chinois, Xizang, se traduit par "Dépôt de l'Ouest". La valeur potentielle est d'au moins 125 milliards de dollars.

Le gouvernement Tibétain prévoit le développement des exploitations minières dans les zones près de la voie ferrées et les rivières des environs.

Des stocks de pétrole, de gaz naturel, de chromite, d'or et de zinc seront expédiés à l'est vers la Chine, passant à côté de nombreux Tibétains qui vivent hors d'atteinte de la voie ferrée.

Tout type de mine rejette de grandes quantités de déchets et contamine les cours d'eau et détruit l'écosystème aquatique. L'érosion des sols, la perte de biodiversité et la dégradation des prairies d'altitude sont des impacts potentiels de l'exploitation minière.

Les nomades tibétains ont été et seront sédentarisés à cause de la construction du chemin de fer et du développement de l'industrie minière. Une fois retirés de leurs prairies, les Tibétains se retrouvent sans qualifications pour travailler en ville. La pauvreté, le chômage sont des problèmes courants dans les villes-nouvelles de sédentarisés.

#### Ere de Modernité et de Prospérité

Les travaux ont commencé pour étendre la voie de chemin de fer jusqu'à la frontière du Népal. Le prochain projet ambitieux sera la « Grande ligne de l'Ouest », un réseau hydraulique de 300 kilomètres d'aqueducs et de tunnels charriant l'eau du Tibet vers le Nord de la Chine. L'eau sera utilisée pour alimenter le cours supérieur du Yang-Tsé et pour répondre à la demande industrielle croissante.

Les projets d'infrastructure sont les pièces centrales du plan Chinois de « Développement de l'Ouest », que les dirigeants communistes Chinois présentent comme destiné à pousser le Tibet dans une ère de modernité et de prospérité.

Le coût total de la voie ferrée est de 4,2 milliards de dollars, soit beaucoup plus que les dépenses totales pour la santé et l'éducation dans la RAT depuis les 50 dernières années.

Plus informations:

<http://www.savetibet.org>

<http://www.tew.org>

<http://www.tibet.org>

<http://www.chinatibettrain.com>

<http://en.tibet.cn/newfeature/qtrailway/index.htm>

[http://english.gov.cn/special/qztl\\_index.htm](http://english.gov.cn/special/qztl_index.htm)