



par la police dans une jeep, mais se jouant des contrôles et des check-posts, les conducteurs accueillent aisément sept ou huit personnes supplémentaires sur la plage arrière du pick-up. Quelques centaines de mètres avant chaque check-post, le pick-up s'arrête, tout le monde descend et le contourne à pied. Ce n'est qu'après avoir franchi la sortie du village que les passagers remontent à bord.

La route est séparée en deux districts: le district de Beshisahar Lamjung, et celui de Manang. La différence entre les deux districts est fulgurante. L'un est semi-urbain, situé dans le piedmont, à forte densité d'habitants, pauvres de surcroît. Tandis que l'autre est un district de haute altitude qui a fait sa fortune dans le tourisme du trekking et dont la densité de population est très faible. Lorsqu'on passe la frontière des deux districts, la différence économique se ressent à l'état de la route.

Les travaux ne sont toujours pas terminés. Chaque année, les éboulements de la mousson puis les glaces de l'hiver emportent la route. Les accidents sont fréquents. Les morts aussi. Des travailleurs, venus de tout le Népal, s'installent dans des campements de tentes de plus en plus nombreux pour entretenir la route du mieux qu'ils peuvent, mais chaque année, il semble que tout soit à refaire.

Cette histoire ne raconte pas seulement celle du métier de Shante et de ses collègues, qui risquent leur vie quotidiennement sur cette route, mais plus largement l'histoire d'un pays en développement, celle de la construction d'un réseau routier sans lequel le pays est littéralement immobilisé. Les routes sont un problème majeur au Népal. Parcourir 50 km peut parfois prendre quatre heures. En dehors des grands axes principaux, les villages ruraux ne sont accessibles que par des pistes souvent coupées durant la mousson et les quatre mois de pluies intenses. Le Népal fait face à une nature très peu clémente.

En plus des tremblements de terre, cette même terre du Népal est fine et meuble sur tout le territoire. Pendant la mousson, les éboulements coupent souvent les routes qui doivent être reconstruites chaque année. La forte altitude au sein du pays apporte également un autre problème: la neige et la glace. Les routes qui mènent en haute altitude sont souvent coupées pendant les mois d'hiver, même si quelques conducteurs prennent tout de même le risque de ravitailler les habitants des villages. Le Népal n'a pas d'accès à la mer et donc, à une source de sel abondante. Tout le sel est aujourd'hui importé d'Inde. Les routes ne peuvent pas être salées et le voyage est toujours aux risques et périls du conducteur et de ses passagers. Le réseau routier est un véritable poids pour le Népal qui a du mal à se faire une place entre les deux géants asiatiques. Grâce aux efforts du nouveau gouvernement, ces villages se sont retrouvés connectés du

jour au lendemain. Les possibilités de rencontres, de déplacements, de mariages, d'accès à des produits industriels qui n'avaient jusqu'alors jamais atteint ces villages inaccessibles, transforment profondément la vie rurale du Népal.

Cette route est comparable à une niche économique dans laquelle s'est développé tout un écosystème qui profite de sa construction. Ainsi, en seulement trois ans, ceux qui habitent le long de cette route se sont plus ou moins improvisés propriétaires de jeep, conducteurs, mécanos, grossistes en tout genre, laveurs de voitures, éleveurs de volailles, promoteurs immobiliers, ouvriers, hôteliers, bijoutiers, mais aussi cueilleurs de yarsakumbu et travailleurs saisonniers. Tous se coordonnent dans la danse fulgurante dont cette route est la scène. Chaque conducteur a ses clients favoris. Un accord tacite entre les conducteurs et les commerçants permet aux chauffeurs de bénéficier d'un grand nombre d'avantages et de faveurs. En échange, il arrête ses passagers dans les restaurants et hôtels de ces commerçants. Les villages paisibles des fonds de vallées de l'Himalaya se retrouvent, d'un instant à l'autre, saisis par un tourbillon de mouvements et de passages. Les restaurants sont pleins à craquer. Les casseroles débordent de curry et des montagnes de riz volent continuellement au-dessus des tables. Puis, en l'espace de quelques secondes, tout le monde reprend sa route, les bruits de moteurs reprennent et les villages retournent au silence des montagnes. Avec cette route, c'est également tout le paysage qui se transforme. Les jeeps permettent de monter ciment, sable, briques et tout autre matériau de construction en des proportions qui n'avaient jamais été vues par les habitants des villages qui traditionnellement construisent leurs maisons à l'aide de pierre sèche, de bois et de terre. Ceux qui ont fait fortune bâtissent aujourd'hui de gigantesques hôtels en ciment et en taule. Grâce à cette route, le gouvernement officiel réussit lui aussi, petit à petit, à s'immerger dans la vie des villages et construit des bâtiments officiels. Nous avons tendance à penser que la mondialisation est un phénomène déjà répandu et installé partout sur terre alors qu'il en est tout à fait autrement. Le Népal y fait face aujourd'hui. Jamais l'effervescence sociale et l'ingéniosité humaine, fruits de l'interconnexion des individus, n'ont été aussi visibles et palpables à une si petite échelle.

”
Jamais l'effervescence sociale et l'ingéniosité humaine, fruits de l'interconnexion des individus n'ont été aussi visibles et palpables à une si petite échelle.