Avant-propos

Des vétérans de la retraite de Russie à qui on demandait de relater leurs souvenirs cinquante ans plus tard se rappelaient seulement qu'ils avaient eu froid. « Ah oui, pour sûr, on a eu froid ! » Point à la ligne. Tout le reste, les détails de leurs souffrances, leurs angoisses, leur déception, leur joie de s'en être tirés malgré tout, toutes leurs émotions s'étaient fondues en un brouillard où seul était encore discernable le mot de " froid ".

C'est dire s'il est difficile d'écrire cinquante ans plus tard sur des voyages qui se sont déroulés en un temps si différent de l'époque actuelle, où les enjeux n'avaient rien à voir avec ce qui nous préoccupe aujourd'hui. De ce que j'ai vécu, ressenti, ne me revient qu'un écho assourdi et si je n'avais pas quelques notes ou articles pondus au fur et à mesure, je serais bien incapable de retrouver au fond de ma mémoire la vibration originelle qui fait l'intérêt de tout témoignage écrit. Aussi ai-je fait feu de tout bois, utilisant en particulier notre récit sur le Népal, "de Katmandou au toit du monde", paru en 1975, dont je livre ici une version resserrée et personnalisée.

Des photos aussi me servent de support et de pense-bête, mais je les ai si souvent scrutées, que je ne sais plus si les images de ma mémoire sont des souvenirs véritables ou des souvenirs de photos. Poser des mots, retrouver le fil d'une narration à peu près cohérente sur ces pastilles, ces confettis de sensations et de sentiments s'avère par moment presque impossible.

Je m'y emploie de mon mieux. Ces événements font partie de ma vie. En m'efforçant de démêler ce que chacun d'entre eux a inscrit dans la forme qui est aujourd'hui la mienne, je me lance dans de véritables fouilles archéologiques. Effort un peu vain.

Mais après tout, chaque existence ne vaut-elle pas la peine d'être racontée ?

J'en étais restée à la fin du premier volume à un retour provisoire vers un mode de vie plus conventionnel, avec ce goût d'inachevé que nous laissait une première incursion en Asie.

Nous avons raté notre migration vers l'Extrême-Orient et perdu nos illusions concernant un quelconque retour à une vie pseudo coloniale. J'avais bien reçu à Caboul (grands dieux !) en août 1965, une nomination pour Kairouan (Tunisie) alors que j'attendais Phnom-Penh. Ce fut juste l'occasion de mesurer combien ce n'était pas un poste qui importait, mais bien le chemin pour y parvenir.

L'hiver à Karachi nous avait permis de faire le point sur la question. Nous avons rédigé toute une série d'articles sur des sujets de société, d'art, d'archéologie, de folklore, et nous imaginions pouvoir les proposer à diverses revues dès notre retour en France. Mal vu ! C'est lors de notre deuxième voyage que notre ami et confrère Roland Michaud nous fit comprendre que ce sont les belles images qui font vendre les beaux sujets. « Tu leur fais envie avec tes diapos, et tu glisses : et tu peux aussi faire le texte. Et ça marche ! » Et c'est comme ça que ça a marché, bon an, mal an, de 1967 à 1982.

Malgré leur maladresse, ces premiers travaux nous avaient permis de convaincre un éditeur belge de nationalité britannique et d'origine slovaque, un drôle d'oiseau *fly by night* comme il se caractérisait lui-même, qui nous prit sous son aile pour nous faire rédiger des guides touristiques qui devaient ensuite être traduits en américain. Qui sait si la C.I.A. était aussi derrière ce coup-là, toujours est-il qu'on nous a rapporté que lors de l'invasion de l'Afghanistan par les troupes russes, chaque combattant avait reçu une copie de la petite carte que Georges avait dessinée pour notre guide. Notre deuxième voyage avait donc été consacré à la composition des deux volumes sur le Pakistan et l'Afghanistan, que nous rédigeons au fur et à mesure sur une machine à écrire portative, cadeau de notre généreux commanditaire scandalisé par l'indigence de l'outil préhistorique sur lequel nous avons

pianoté jusque-là. En revanche, notre travail hautement qualifié nous valait à peine le salaire horaire d'une aide-ménagère, et nous voyagions à nos frais, bien sûr ! Nous avons même joué les représentants de commerce en convainquant les décideurs du Ministère du Tourisme afghan d'acheter mille exemplaires de ce guide, mille exemplaires qui se sont retrouvés pour presque rien sur le marché intérieur au grand dam des touristes qui l'avaient acquis, en France, au prix fort. Cet exploit commercial ne nous a valu aucune commission, seulement les remerciements et les félicitations de notre éditeur.

C'est donc du troisième voyage, suite et fin de nos escapades vers l'Extrême-Orient, qu'il sera question désormais. Partis en voiture, nous reviendrons en avion. Les temps ont changé.

L'Inde enfin

En Inde, nous sommes enfin en Inde ! Le 4 octobre 1970, nous franchissons la frontière entre Le Pakistan et l'Inde, plus de cinq ans après notre premier essai. Comme si un mauvais génie avait pris plaisir à nous interdire l'entrée de la Terre Promise en multipliant guerres, accidents, épidémies, pannes de voiture et routes fermées au fur et à mesure de notre progression vers l'est.

L'Inde, il y a longtemps que nous nous sommes familiarisés avec bon nombre de ses aspects en nous attardant au Pakistan qui n'en est qu'un rameau détaché. Mais la frontière terrestre entre les deux états frères ennemis est hermétiquement close, sauf en un seul point, à Wagah, entre Lahore et Amritsar, où on ne laisse filtrer que de rares véhicules particuliers, munis d'autorisations ponctuelles. Les marchandises qui transitent par cette entrée sont débarquées des camions avant la frontière qu'elles traversent à dos d'homme, via un étroit no man's land, avant d'être rechargées en territoire indien, après les vérifications de la douane.

En ce qui nous concerne, nous devons en outre montrer patte blanche, visas de sortie et visas d'entrée, aux services de l'immigration. Nous y rencontrons un jeune Français qui vient de passer des heures à attendre côté indien la validation de ses papiers.

– Méfiez-vous de la chef de service, on a affaire à une vicieuse qui prend un malin plaisir à exaspérer les routards, surtout les Européens.

À nous de la comprendre : c'est une manière comme une autre de rendre aux colonisateurs la monnaie de leur pièce ! En sa qualité d'ancien fils de colons français en Indochine, Georges, n'éprouve aucune difficulté à évaluer la situation.

La scène se passe dans un vaste hall où préside une matrone indienne en sari, assise sous un grand ventilateur. Tout autour de la pièce, des bancs où se côtoient les candidats à l'entrée en République Indienne. Que le fonctionnaire soit une femme, ce qui serait impensable du côté pakistanais, n'implique aucune simplification des formalités. Il n'y a pas de numéro d'appel. C'est quand Madame veut, si elle veut, qui elle veut. Elle pointe de temps à autre un index impérieux sur une personne dont la tête lui revient, et la délivre bientôt en assénant à son passeport les coups de tampon libérateurs.

Comment plaire à la dame ? Georges me suggère de ne laisser rien voir de mon énervement et de rester impassible quoiqu'il arrive. Je dois l'avouer, c'est un peu contraire à ma nature, mais judicieux et efficace. Très vite, c'est à dire une demi-heure plus tard, la Cerbère nous invite à comparaître, bien avant d'autres qui poireautent depuis longtemps. Et cela, sans même que nous ayons laissé traîner quelques dollars dans le passeport. Certains le font systématiquement, mais nous, nous nous méfions, nous ne savons pas trop si c'est le genre de la maison.

Ça y est, c'est fait, nous sommes en Inde ! Nous sommes au cœur de cet inépuisable réservoir de richesses et de misère, ce continent où selon l'avis des Indiens eux-mêmes "tout est possible". Difficile de ne pas être submergés d'impressions autant que d'informations contradictoires.

Dans un premier temps, nous avons décidé de suivre la vallée du Gange mais de ne pas nous attarder outre mesure. De plus, il y a une inconnue dont il nous faudra bien tenir compte : c'est l'état de santé de notre véhicule, un petit tout-terrain Haflinger affectueusement surnommé Zasia, qui nous a déjà joué des tours au début de ce troisième voyage en nous envoyant dans le décor du côté d'Erzurum. Les bons soins des mécaniciens iraniens et turcs, complétés d'une révision par un spécialiste qualifié sur le chantier international du barrage de Tarbela, au Pakistan, devrait nous assurer quelque temps de tranquillité. Or, tous ces aléas ont

mis à mal notre programme. En Inde, la mousson touche à sa fin, et si nous voulons visiter le Népal, il ne faut pas trop traîner avant l'hiver himalayen.

En fait, nous suivons toujours la même *Grand Trunk Road* qu'au Pakistan, une route très dégradée où on conduit à gauche, où les voitures ne constituent qu'une espèce minoritaire au sein d'une circulation démente. On peut rouler pendant des jours, de l'aube au couchant, traverser des villages, des villes anonymes encombrées de vélos-taxis, d'éventaires, de gosses, de chiens, de mouches ; on roule le long de cette interminable plaine entre Indus et Gange, et chaque soir, en consultant la carte, on s'aperçoit qu'on a progressé de quelques millimètres à peine.

Puis un jour, on n'avance plus du tout. C'est l'immobilisation que nous redoutions, à Sassaram, une de ces localités ni plus belle ni plus laide que tant d'autres, une ville qui à cet instant sort de l'anonymat et prend place dans le cinéma de nos souvenirs. Elle se situe précisément au carrefour de Grand Trunk Road et de la bifurcation qui pique vers le Nord pour donner accès au Népal. Nous avons laissé à 160 kilomètres derrière nous Bénarès, la grande ville la plus proche. Y aura-t-il un mécanicien capable dans ce bled perdu ? C'est que le problème a l'air sérieux, et Zasia est un petit bijou dont il n'existe sans doute pas un seul autre exemplaire dans tout le sous-continent indien.

Depuis quelque temps déjà la boîte de vitesses jouait des castagnettes, symptôme inquiétant mais non rédhibitoire jusqu'à ce jour. Or, aujourd'hui, la boîte de vitesses ne veut plus jouer du tout, même pas des castagnettes. À quelques heures de route de la frontière népalaise, Zasia nous a trahis.

C'est qu'elle n'est plus toute jeune, Zasia. Elle a déjà fait la route jusqu'en Thaïlande avec ses précédents propriétaires et elle vient de passer le cap des 130 000 km au compteur. C'est un brave petit engin tout-terrain qui n'a pas peur du sable ni de la boue, ni des pentes à 30 degrés. Mais voilà, elle est en fin de carrière, et il faut compter avec son grand âge.

Bien voyager est une affaire d'organisation, une affaire de foi, aussi et en dernier ressort, de chance. En fait, nous ne doutons pas une minute de l'existence d'un garagiste indien compétant à Sassaram. Que soit rendue grâce ici et une fois pour toutes à tous ces mécanos débrouillards et géniaux qui, partout et toujours, nous ont tiré d'embarras là où nous avons eu recours à leur art ! Et il y a bien à Sassaram un garagiste providentiel qui accepte d'opérer "l'Objet Roulant Non Identifié" – mais pourrions-nous repartir ? L'homme de l'art, lui, n'en doute pas une seconde, et pour cause, il sait seulement qu'il y a là matière à gagner quelques roupies, et il n'a pas l'intention de les laisser filer. Il relève le défi, convaincu d'être à la hauteur de la situation. Il lui faut seulement du temps. Deux jours pour démonter, en repérant l'ordre des pièces, leur place et leur imbrication ; un jour pour aller acheter à Bénarès un roulement à billes d'occasion, un jour pour tourner quelques rondelles dans un acier défaillant, deux jours pour remonter le tout. C'est l'heure H., le *mistri* est solennel :

– Sahib, j'ai fait de mon mieux. Tu n'as plus de seconde, ni de quatrième vitesse. Ça ne fait rien, tu arriveras à Katmandou, je te le garantis. Après, je ne sais pas...

Ça grince, ça craque, ça hoquette mais ça roule. Ô joie ! Nous quittons sans regret Sassaram et son bungalow d'accueil – un *rest-house* des plus sommaires, sans ventilateur, ni le moindre lit de cordes. Chaque nuit, une petite souris venait danser sur nos sacs de couchage avec un certain sans-gêne et j'avais eu un peu de mal à accepter cette cohabitation imprévue, tout en admettant que c'était moi l'intruse, et non pas elle !

Zasie reprend donc son voyage le long du Gange, au milieu des plaines inondées du Bihar. La mousson catastrophique a une fois de plus chassé les paysans de leurs villages. La route, bâtie sur une digue, est épargnée, et sert de refuge aux familles et aux troupeaux. Sans caprices, Zasie passe en revue ce campement ininterrompu de misérables, ces foyers alignés qui éclairent la nuit sur près de 100 km.

Le Bihar serait un des états les plus pauvres de l'Inde. Cette impression de surpopulation rurale et de précarité nous sera confirmée à chacun de nos passages dans la région. Il est coupé en deux par le Gange, ce qui rend les communications particulièrement difficiles. Nous traversons le fleuve sur un superbe pont ferroviaire et routier de 2 km de long, le Mokama Bridge, où se superposent une voie ferrée et la route à double sens. De grands panneaux précisent que ce chef d'œuvre construit en 1959, à savoir bien après le départ des Britanniques, est dû au seul génie indien et qu'il est interdit de le photographier. (Et si cinquante ans plus tard il n'a toujours pas été remplacé, on peut désormais faire sur "You tube", et à bord d'un train, une pittoresque mais virtuelle traversée du Gange !)

Sans plus de surprises, nous franchissons la frontière pour passer notre première nuit au Népal. C'est le lendemain que vont se vérifier les promesses du mistri de Sassaram. Zasia arrivera-t-elle au but ? Notre vaillante éclopée doit maintenant nous hisser à plus de 3000 m d'altitude avant de redescendre sur la vallée de Katmandou. Dire que la "seconde" manquante nous handicape terriblement serait un euphémisme. Car c'est elle qu'on utilise normalement pour démarrer. La "première" démultipliée ne sert en principe que pour se sortir des bourbiers en faisant rugir le moteur quand elle atteint sa vitesse de pointe de 10 km/heure. Zasia, même en temps ordinaires, est loin d'être un modèle de discrétion. Avec son allure de véhicule militaire miniature, elle porterait bien le surnom de "souris qui rugit".

Le vacarme est tel qu'il est vain d'essayer d'échanger un seul mot. Aussi nous nous taisons, perdus dans nos pensées chargées d'appréhensions. Un blanc, un pur ressenti, instant après instant. Nous aurions mille sujets d'inquiétude : le niveau de l'essence qui baisse trop vite, par exemple – bien sûr, en "première" ! Et nous savons qu'il n'y a pas de pompe avant Katmandou... À quoi bon y penser ? Tant qu'il y a une chance d'y arriver, tant que ça avance, on a toujours la conviction diffuse que "ça va

aller?”. En réalité, ça ne va pas toujours de la façon dont on l’a imaginé. Mais quand les espoirs sont en miettes, on recolle les morceaux, on reforme un projet acceptable, et on finit par le trouver alléchant. Et ça, nous savons le faire ! Alors, quand cette capricieuse de Zasia nous claque entre les doigts au beau milieu de ce grand voyage, aboutissement de plusieurs années d’efforts et d’économies...

– Si Zasia nous lâche, avait dit Georges aux premiers signes de décrépitude, nous continuons à pied !

J’imagine déjà l’asphalte en fusion d’une route défoncée, grise, avant de demander :

– À pied, tu es sûr ?

– À pied, oui, sur des sentiers de montagne qui traversent des forêts, des torrents et des villages où chaque habitation est une maison de thé...

Mon côté Sancho Pança est rassuré par la promesse de maisons de thé, mais avant la randonnée romantique, les sentiers, les torrents, les forêts, il faut atteindre Katmandou coûte que coûte. Le rêve recollé, ce n’est plus “l’Asie avec Zasia”, ce sera “le Népal, sac au dos”. Ceci vaut bien cela.

En 1970, la route, l’unique route qui donne accès à la capitale népalaise depuis l’Inde, c’est le *Raj Path*, la “Route Royale”, bâtie dans les années 50 sur l’itinéraire le plus mal commode possible, choisi par le souverain de l’époque « pour désenclaver les villages de montagne ». En réalité, ses conseillers et financeurs indiens voulaient par ce choix décourager tout projet d’invasion chinoise. Auparavant, ce chemin se parcourait à pied, en palanquin si on en avait les moyens, et qui voulait disposer d’une automobile dans la capitale devait la faire transporter en pièces détachées par quelque 200 porteurs jusqu’à Katmandou.

C’est sur cette voie mythique que nous avons engagé notre machine “en situation de handicap”. Devant nous, des forêts,