

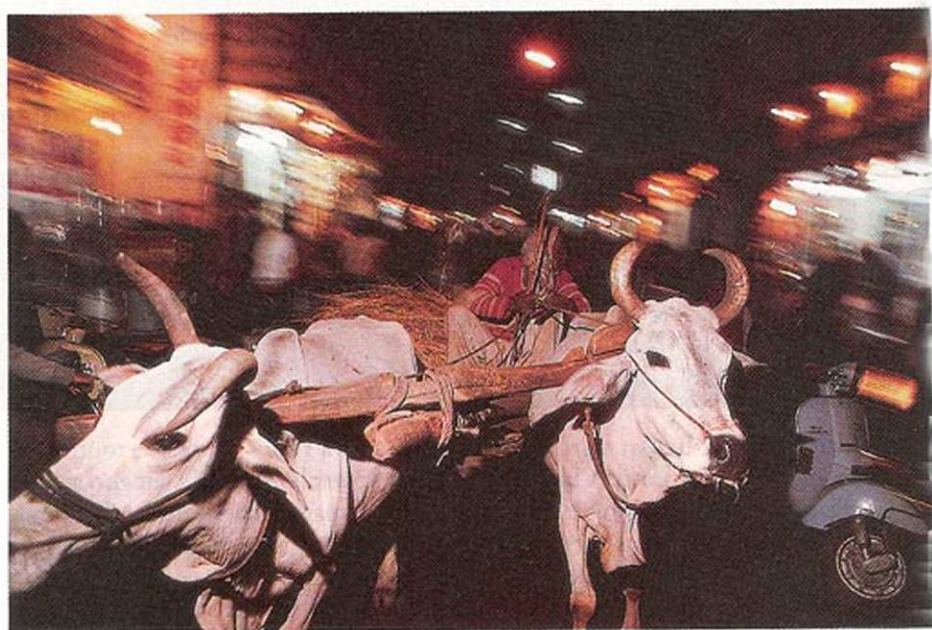
cuité. C'est donc de nuit, et presque comme des voleurs, que nous choisissons un champ de maïs pour établir notre camp. A l'aube, armés de tournevis, clés, et pinces, nous resserrons vis et écrous, car de petites fuites se manifestent déjà sur nos motos. Ces opérations d'entretien se répèteront tout le voyage. Dans la première grande ville, Lucknow, après avoir laissé nos bagages dans un hôtel correct, nous partons à la recherche d'un Enfield Dealer agréée, pour la première révision. Nous surveillons les opérations : nettoyage complet par des jeunes de dix ans, vidange moteur, boîte, fourche et petits coups de scie sur les portes-axes des culbuteurs, pour une meilleure lubrification (c'est prévu par le constructeur !). Le mécanicien-chef, assisté d'une ribambelle d'apprentis qui dégrossissent le travail, n'intervient que pour les réglages. Au remontage nous sommes

**Char à bœufs dans une rue de Bhopal. En Inde, toutes sortes de véhicules se côtoient et cela ne semble pas être un problème. Question d'habitude, comme nous en ferons l'expérience durant notre voyage.**

**La réparation d'une crevaison peut monopoliser la route plusieurs jours. Il est d'usage de s'arrêter là où a lieu l'incident et de délimiter le territoire de la panne par quelques cailloux, qui resteront sur place après le départ.**

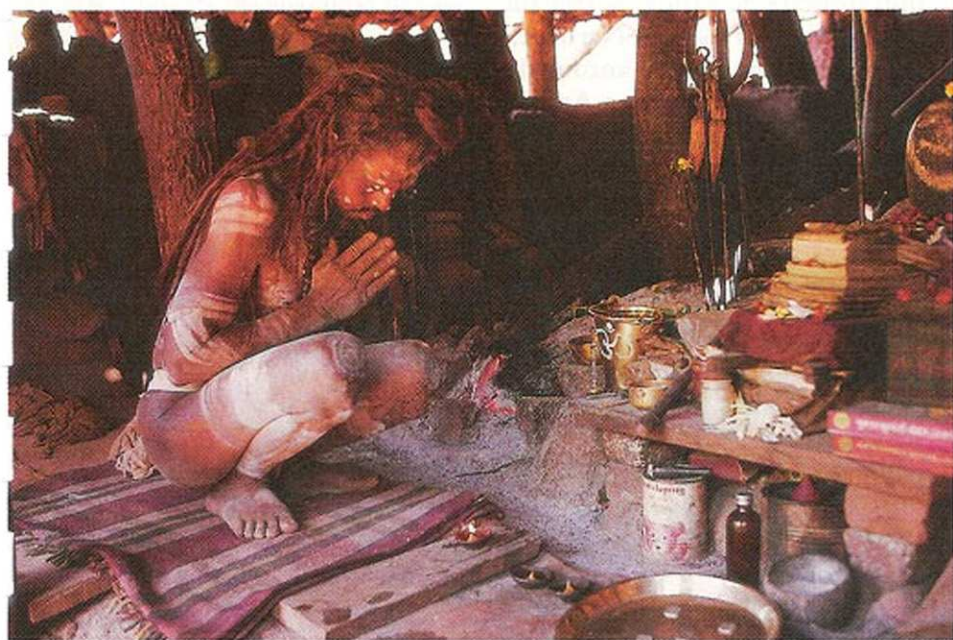
contents d'être là pour surveiller que les rondelles ne soient pas oubliées sur le sol de terre battue. Et toujours cinquante gamins pour astiquer... Le chiffon est leur gagne-pain. Nous poursuivons vers le Népal. Eviter les grands axes nous conduit à plusieurs postes frontières, qui veulent bien nous laisser passer, mais sans les motos. Nous perdons ainsi deux jours, pour finalement traverser à Raxaul-Birganj, sur une grande route. Là, nous apprenons qu'au delà d'une semaine, chaque moto nous coûtera 100 roupies népalaises par jour. Avec nos vaillantes Bullets, qui se révèlent de bonnes grimpeuses, nous attaquons les

contreforts himalayens pour rejoindre Katmandhu. Le paysage est magnifique. Les rizières sculptent les montagnes. En voyant autant de terres cultivées sur un relief aussi abrupt (ici, il n'est pas question de machines agricoles bien sûr), nous sentons les milliers d'années de travail nécessaires à la réalisation de cet ouvrage. Au col de Simbhanjyanj, à 2 488 m, la moto de Pierre subit une abondante fuite d'huile au joint de culasse. Malins, pour économiser l'huile et l'essence, nous descendons, par portions et en roue libre, sur la vallée de Katmandhu. Evidemment, à force de freiner, ça sent le roussi.





Pour creuser un canal d'irrigation, pioches et paniers d'osier sont les seuls outils d'un travail de titan. Les (jeunes) ouvriers gagnent 15 roupies par jour.



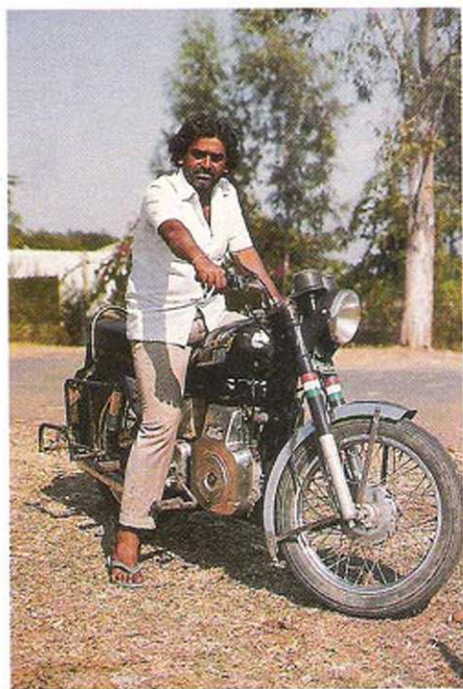
Ce Sadhu, homme pieux, vit près de son feu depuis dix-huit ans. L'alimentant en bois, sans répit, il réalise ainsi son vœu de ne jamais laisser le foyer s'éteindre.

### Le barrage menace d'engloutir forêts et terres cultivées

Les Népalais sont joueurs, rieurs et es femmes pas farouches. Le temps des nippies et des junkies est révolu ; les trekkers occidentaux sont légion dans l'hamel-district, quartier branché de Katmandhu, haut-lieu des grimpeurs. Nous sommes en plein "Depaawali", autrement dit "la fête de la lumière". Bougies et lampes à huile illuminent la cité ancestrale. Des chapelets de pétards résonnent entre les murs des temples. Katmandhu est l'endroit idéal pour acheter de l'équipement de montagne trois fois moins cher qu'en

France. Le choix est immense grâce aux expéditions internationales, et les Tibétains ont le monopole de ce commerce. Un sac à dos nous servira de sacoche réservoir pour y glisser notre matériel photo. Nous achetons aussi quelques outils, rustines, colle et enfin des tendeurs, ainsi qu'une bonne paire de lunettes de glacier, indispensables contre les incroyables quantités de poussière, moustiques, pollution, et autres impuretés en suspension dans l'air. Ah, j'oubliais... Après avoir déculassé, nous découvrons que le joint, pourtant changé à Lucknow, n'est pas du bon gabarit : les trous pour le pas-

sage des poussoirs sont un peu décalés. Comme il n'y a pas de pièces Enfield ici, un vieux joint découpé avec précision et de la pâte colmateront la brèche. A cause des nombreux touristes, Katmandhu offre une restauration variée. Nous nous gavons de buffalo-steaks et de tartes aux pommes, prévoyant l'austérité végétarienne de notre quotidien des cinq mois à venir. Direction Amarkantak, au cœur de l'Inde, dans l'Etat du Madhya Pradesh. Le fleuve sacré Narmada y prend sa source et se jette dans la mer d'Arabie. Des milliers de pèlerins suivent le cours de cette rivière, encore plus sacrée que



A l'image de cette Sooraj 325 cm<sup>3</sup> diesel, réalisée sur base Enfield, l'Inde est une source perpétuelle d'étonnement. Le constructeur annonce 86 km/litres...

Distribution d'offrandes lors d'une cérémonie religieuse, en l'occurrence des petits morceaux de carottes.

le Gange. C'est un peu la Mecque des Hindous... et le spectre des écologistes. En effet, un colossal projet de barrages (plus de trois mille ouvrages sur la Narmada et ses affluents) menace d'engloutir forêts et terres cultivées. Nous allons en étudier tous les aspects possibles, photographier architecture, végétation, pèlerins, agriculture, rive-rains et bien sûr barrages, le long de ce fleuve de 1600 km. Les barrages doivent retenir les eaux de la mousson d'été, afin d'irriguer les terres fertiles du Gujarat, grâce à de très longs canaux. Pas bête, sauf que des milliers d'Indiens devront quitter leurs terres. Pour aller où ? Le plus grand de ces barrages est en construction sur une terre perméable, en zone sismique à risque. Les écologistes indiens manifestent. Problèmes en perspective...

### Un pèlerinage de trois ans, trois mois et treize jours

De religion hindoue, hommes et femmes accomplissent un pèlerinage de trois ans, trois mois et treize jours, le plus difficile de l'Inde. Marchant pieds nus sur les rives de la Narmada, ils effectuent une boucle autour du fleuve sans jamais le traverser. Arrivés à l'embouchure, ils franchissent la mer en bateau, remontent ensuite jusqu'à

la source. Pendant ce voyage, les pèlerins s'arrêtent aux temples jalonnant la rivière, prient et adorent leurs nombreux dieux. Ils mendient leur nourriture car posséder de l'argent est étranger à leurs règles. Il suffit de regarder la Narmada -plus sacrée que le Gange- pour être purifié alors qu'il faut s'immerger dans le Gange. Tous les villages ayant des correspondances d'autocars, disposent d'hôtels au confort très rudimentaire. En pleine campagne, les "government guest-houses" (maisons réservées aux fonctionnaires en déplacement) offrent l'hospitalité à bon marché et c'est le gardien qui cuisine. Les ashrams, lieux de culte hindouistes, proposent aussi des chambres. Nous serons hébergés quelques jours par Mohammed Akhbar, un riche fermier musulman, avec lequel ont lieu chaque soir d'interminables négociations pour l'achat de nos motos. Le marché est finalement conclu : il viendra à Dehli à la fin de notre séjour, et nous achètera les deux Bullet, 36 002 (!) roupies. Il semble être de parole et rendez-vous est pris pour dans quatre mois plus tard.

A suivre...

Texte et photos : Charles Crié

