



**HAL**  
open science

## L'avion, la route et le trekkeur : accessibilité et développement touristique dans l'Himalaya du Népal

Etienne Jacquemet, Isabelle Sacareau

### ► To cite this version:

Etienne Jacquemet, Isabelle Sacareau. L'avion, la route et le trekkeur : accessibilité et développement touristique dans l'Himalaya du Népal . Géotransports, 2016, Transports et Tourisme: rapports-mobilités-territoires, 7, pp.23-42. hal-01551036

**HAL Id: hal-01551036**

**<https://hal.science/hal-01551036v1>**

Submitted on 8 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# **L'avion, la route et le trekkeur: accessibilité et développement touristique dans l'Himalaya du Népal**

## **The plane, the road, and the trekker: accessibility and touristic development in Nepal Himalaya**

**Etienne Jacquemet et Isabelle Sacareau**

### **Résumé**

Anciens axes commerciaux entre l'Inde et le Tibet, mais relégués en position de confins suite aux évolutions politiques et économiques des 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles, les vallées du Népal étudiées dans cet article (régions de l'Everest, de l'Annapurna et du Manaslu), ont à la fois tiré profit de leur enclavement relatif et du développement progressif des transports à l'échelle du pays, pour accueillir la pratique néo-aventureuse du trekking. Toutefois, depuis le début des années 2000, la progression des routes en direction de ces espaces touristiques, modifie sensiblement les paysages, l'économie locale et le fonctionnement même de cette activité fondée sur le dépaysement et la découverte d'espaces « naturels » préservés. Si l'amélioration de l'accessibilité apparaît comme une aubaine pour les populations locales, le trekking, jusqu'alors en position dominante, tend à se rétracter dans ses dimensions temporelles et spatiales au grand dam de ses adeptes. Il contraint les professionnels du tourisme à s'adapter en valorisant de nouvelles ressources ou en développant de nouvelles pratiques. D'espaces d'aventure, destinés à des touristes sportifs, les vallées nouvellement desservies par la route s'ouvrent désormais à une plus grande diversité de visiteurs dans leurs profils (pèlerins, familles) et leur nationalité (Indiens, Chinois) jusqu'alors exclus par manque de temps, d'argent ou de dispositions physiques.

### **Mots-clés :**

Tourisme, trekking, accessibilité, routes, aviation, aires protégées, Népal

### **Abstract**

This paper aims to study tourism development and accessibility in Nepalese Himalaya since the political opening of the country sixty years ago. Historically, relegated in remote positions, Mount Everest, Annapurna and Manaslu areas have benefited from their remoteness for developing trekking tourism. But if trekking just consists in walking, it nevertheless needs good transportation networks to carry tourists as fast as possible towards destinations. Nepal's road network has been long underdeveloped because of the constraints of the relief, the costs of construction and the political issues between India and China. Thus the aviation has first grown significantly. However, the construction of roads responds to economic and political imperatives that are essential in a poor and unstable country. Long-awaited by local populations for social and economic purposes, like market and health access, roads now start to reach the heart of touristic areas contributing to major changes of initial touristic systems. Borrowing, the trekking routes in narrow valleys, like in Mount Annapurna range, roads modify perceptibly landscapes and itineraries. Accused by hikers to standardize authentic spaces, they especially appear in contradiction with the founding principles of trekking based on change of landscapes and discovery of natural spaces preserved from visible symbols of modernity. At last, the nuisances of new infrastructures and means of transportation can harm shops and lodges economy by serving villages. Unlike trekkers' strong beliefs, this study shows that transportation doesn't restrain the attractiveness and the economy of these mountainous regions. In Mount Manaslu area, the road is not much built but is clearly wished as a compensation facing the lack of tourists. In Sagarmatha National Park (Mount Everest), the road project should ease flow of the Lukla altiport and increase the number of tourists, while in Annapurna area, it enables numerous Nepalese and Indians to reach the sanctuary of Muktinath, even if strong spatial reorganizations are observed in villages located between the start and end positions. Notwithstanding, the infrastructure development decreases the spatiality and the temporality of trekking activity. It forces the stakeholders living from it to change their offer locally by enhancing new resources (hot water tapes, architecture) or by developing other forms of tourism (leisure trips, pilgrimages). Therefore, trekking, until then in strongest position, gives way for other practices but also for news tourist profiles. Mainly international (Europe, North America, Australia, Japan) these five last years, the population of visitors diversifies (India, China). It becomes more regional and domestic. From "spaces of merit", designed to sporty tourists, valleys newly accessible open up to different types of tourists formerly excluded due to lack of time, money or physical aptitudes: pilgrims, families, and elites. By the way,

numerous trekkers lose the exclusivity of spaces that they thought or hoped win by fair means. Stripped of their feeling of distinction, the accessibility of these regions to the highest number of tourists can lead some trekkers to give nostalgic speeches more or less scornful and alarming. Fortunately, it also enables them to open new adventure fields in the numerous other valleys still isolated.

**Keywords:**

Tourism, trekking, accessibility, roads, aviation, natural protected areas

## **Introduction**

Un lieu commun encore très répandu continue d'insister sur le rôle des transports dans la mise en tourisme des lieux et sur l'importance de l'accessibilité aux lieux pour fonder le développement du tourisme. Toutefois cette relation ne relève pas d'un simple déterminisme technologique, qui ferait de l'accessibilité matérielle des lieux la condition de leur mise en tourisme (Gay et Duhamel, 2006) ou de leur développement (Öffner, 1993). S'il est évident qu'à petite échelle, les destinations touristiques éloignées des grands foyers émetteurs, telles que les destinations tropicales et insulaires, ont pu être mises en tourisme avec la progression des réseaux de transport, en particulier aériens, dans la plupart des cas, ils n'ont pas créé le tourisme mais ont surtout facilité et amplifié la fréquentation de lieux déjà touristiques. Car l'accessibilité des lieux pour leur mise en tourisme n'est pas seulement dépendante des conditions techniques, mais aussi de conditions politiques, économiques, voire psychologiques (Gay et Duhamel, 2006), ainsi que de la nature des pratiques touristiques dominantes dans le lieu. Nous nous intéresserons ici à la pratique du trekking au Népal, forme de tourisme itinérant fondé sur la randonnée pédestre, dans sa relation aux transports.

En effet, certains espaces touristiques fondent leur attractivité précisément sur leur inaccessibilité relative, que celle-ci soit fantasmée ou réelle. C'est le cas de certaines régions himalayennes, dont l'accès, déjà rendu difficile par les conditions naturelles, a été de surcroît longtemps interdit ou étroitement contrôlé, comme le Tibet ou l'ancien royaume du Mustang au Népal (Peissel, 1971). L'éloignement, l'isolement géographique, les obstacles liés au relief et au climat, les difficultés d'accès et de circulation par les moyens de transport modernes et même la fermeture politique (Gras, 2005), sont en effet perçus par certains touristes comme un gage d'authenticité et d'exclusivité, voir comme la condition même de leur pratique touristique, fondée sur le dépaysement, la découverte d'espaces « naturels » préservés des signes apparents de la modernité. Se rendre dans de tels lieux au prix de certains efforts, est un signe de distinction pour des touristes désireux de se démarquer du tourisme de masse (Lapompe-Paironne, 2008).

La pratique touristique du trekking en montagne repose sur la marche à pied et l'emploi, pour le transport des bagages, de porteurs, ou bien d'animaux de bât utilisés traditionnellement pour le transport local de marchandises, partout où la route est absente. L'utilisation de ces modes de transport traditionnels fait donc partie intégrante du produit touristique « trekking », alors même que ces derniers sont progressivement remplacés un peu partout dans le monde par des modes de transport plus modernes. Le développement des infrastructures routières demeure en effet un enjeu majeur pour les pays en développement et tout particulièrement pour le désenclavement des régions de montagne pauvres et isolées. Mais il est également perçu comme le moyen de leur ouverture au tourisme, activité mise en avant comme principal facteur de développement économique, surtout si elle se pare des vertus de l'écotourisme en s'exerçant dans des aires protégées. On se trouve ainsi confronté à la tension classique que produit la double volonté de protéger ces espaces et de les ouvrir au plus grand nombre (Bernier, 2003), mais aussi aux perturbations que produit l'irruption d'un nouveau mode de transport sur un système touristique local mis en place sur d'autres bases.

Le Népal, situé au cœur de l'Himalaya, apparaît comme un terrain particulièrement pertinent pour analyser les enjeux que soulève la relation entre transport, tourisme et accessibilité. Région historique de naissance du trekking, qui s'appuie sur la présence des plus hautes montagnes de la Terre, la plupart incluses dans des aires protégées, le Népal est aussi un État montagneux, l'un des plus pauvres du monde, où les systèmes de transport demeurent largement déficients. Fondé exclusivement sur la route et l'avion, le réseau de transport est loin de concerner l'ensemble des régions du Népal, car il se heurte à de fortes contraintes techniques et financières, imposées par l'escarpement des reliefs, les conditions climatiques difficiles (mousson) et la sismicité de la chaîne<sup>1</sup>. Toutefois, ce réseau progresse dans les parties septentrionales de l'Himalaya et précisément en direction de grandes régions de trekking aux portes des aires protégées. Reprenant en partie les itinéraires traditionnels de trekking, la route modifie non seulement les paysages et l'économie locale mais aussi le fonctionnement même d'une pratique touristique fondée sur la marche à pied, provoquant des réactions différenciées de la part des acteurs, selon les espaces concernés et leur situation au regard du tourisme.

Nous étudierons les modalités de la relation entre accessibilité et développement du tourisme au sein de trois massifs inégalement touristiques et inégalement desservis par les réseaux de transport : l'Aire de Conservation de l'Annapurna, première région touristique de montagne du Népal et plus ancienne aire de conservation du pays où la route encercle déjà partiellement le massif en empruntant l'ancienne piste de trekking ; l'Aire de Conservation du Manaslu, plus récente et encore peu fréquentée par les touristes, où la route progresse chaque année en direction de l'entrée de l'aire protégée; et enfin le Parc national de Sagarmatha (région de l'Everest), 2<sup>ème</sup> région de trekking du Népal, accessible aujourd'hui encore uniquement par avion et à pied, mais où l'arrivée de la route est planifiée pour désengorger l'altiport de Lukla, principale porte d'entrée du massif de l'Everest.

Notre réflexion s'appuie sur diverses sources bibliographiques, sur des articles issus de la presse locale, de revues spécialisées ou de blogs, sur les catalogues de tour-opérateurs français et sur des guides touristiques, et sur nos propres observations de terrain<sup>2</sup>. Nous analyserons la façon dont la route reconfigure le rapport du tourisme au territoire, comment les touristes et les populations locales perçoivent son arrivée et les changements ou adaptations qu'elle introduit au sein du système touristique en place. L'accessibilité accrue de ces espaces, dont l'attractivité reposait initialement sur l'absence de moyens de transports modernes, doit-elle être considérée comme une menace pour le tourisme ? Ou l'enjeu n'est-il pas plutôt de repenser la recomposition de ce dernier dans un contexte changeant ?

## 1. Tourisme et transport au Népal, une évolution congruente

La chaîne de l'Himalaya a constitué pendant des siècles une interface majeure entre les populations bouddhistes du plateau tibétain et celles largement hindouistes de la plaine Indo-Gangétique. Profitant de leur position intermédiaire, les populations tibéto-birmanes et bothes<sup>3</sup> des moyennes et hautes vallées himalayennes, ont tiré du commerce caravanier, et notamment de celui du sel, des revenus complémentaires indispensables au maintien de leurs systèmes agropastoraux. Le Népal, qui a joué de façon récurrente un rôle de carrefour commercial entre l'Inde et le Tibet (Boulnois, 1972), est sillonné par des pistes caravanières

<sup>1</sup> Le violent séisme du 25 avril 2015 a rappelé la fragilité du développement de ce pays soumis à des risques naturels majeurs.

<sup>2</sup> Région de l'Everest (novembre 1992, ainsi qu'avril 2014 et février 2015 réalisé avec le soutien de l'ANR-13-SENV-0005 PRESHINE), région de l'Annapurna (octobre 1992, juillet 2000, avril 2011) et du Manaslu (avril 2009 et 2011). Cette réflexion s'inscrit également dans une des problématiques en cours au sein de l'ANR-13-BSH1-0001 AQAPA, pour le terrain népalais.

<sup>3</sup> Peuplant les versants sud de la chaîne himalayenne, les Tibéto-birmans se différencient clairement des populations indo-népalaises des basses terres, par leurs traits anthropologiques mongoloïdes et leurs organisations sociales en clans égalitaires. Les Bothe, d'origine et d'affinités tibétaines peuplent quant à eux les hautes vallées et franges septentrionales du Grand Himalaya (Gaborieau, 1995).

franchissant les cols d'altitude et par un vaste et dense réseau de sentiers aménagés par les communautés montagnardes et intensément pratiqué par les paysans, les commerçants et les pèlerins (Sacareau, 1997). Mais jusque dans les années 1950, le pays, replié politiquement sur lui-même et inaccessible aux étrangers, vit dans un isolationnisme politique sourcilleux, à l'écart de tout développement économique. Les Rana qui gouvernent alors le pays, craignent que le développement d'un réseau de transport et ses effets économiques ne facilitent son annexion par la puissance coloniale britannique voisine (Regmi, 1987). C'est pourquoi le pays ne dispose quasiment d'aucune infrastructure routière, hormis quelques pistes, incapables de supporter le moindre véhicule motorisé (Bernier, 1996), ni d'accès aérien pour des avions de ligne avant cette date. Avant 1951, il n'existe que 376 km de routes carrossables (Photo 1) et deux courtes lignes de chemin de fer permettant de relier la plaine du Téraï à l'Inde voisine. L'enclavement est bien un processus politique et économique et non un fait de nature (Goeury, 2011).

*Photo. 1. Première voiture du pays, acheminée par porteurs, depuis la frontière indienne jusqu'à Katmandou (Cliché Auteur inconnu, 1938)*

C'est donc dans une véritable situation d'isolement que se trouve le Népal au début des années 1950, moment où, suite à une révolution de palais, le pays s'ouvre aux experts étrangers du développement et au tourisme international (Ripert *et alii*, in : Smadja, 2003). Le développement du tourisme et des transports reflète alors une volonté politique de désenclavement à la fois des régions du Népal, mais aussi du pays vis-à-vis du Monde. Le petit royaume hindou sort de son isolement et dote sa capitale d'un aéroport en 1955 permettant l'accès aérien au pays des premiers visiteurs étrangers, alpinistes d'abord, puis trekkeurs à partir des années 1960-1970. Mais, en l'absence de routes intérieures, la découverte des grands sommets s'effectue à cette époque au prix de marches d'approche de plusieurs semaines, qui mobilisent un grand nombre de porteurs. C'est à partir des grands itinéraires d'accès aux massifs de l'Everest et de l'Annapurna et du réseau de sentiers qui les parcourent, que se structure la pratique du trekking dans les années 1960-1970 jouant un rôle déterminant dans la mise en tourisme du Népal (Sacareau, 1997).

Loin d'être une contrainte au développement du tourisme, l'absence de routes devient au contraire une condition du développement de cette pratique nouvelle. Les touristes qui viennent randonner dans les moyennes et hautes montagnes de l'Himalaya recherchent en effet avant tout un contact étroit avec la nature dans des espaces qu'ils perçoivent comme étant restés à l'abri de la modernité, et où l'on ne peut circuler qu'à pied, loin des routes et de leurs camions. L'isolement et les difficultés d'accès sont même des facteurs d'attractivité accrue et un gage « d'authenticité ». Le réseau de sentiers offre de son côté un vaste terrain de jeu aux randonneurs qui peuvent s'appuyer sur les services de portage des paysanneries locales. Toutefois, pour pouvoir expérimenter durant le temps des vacances les paysages des montagnes du Népal à travers la marche, il faut pouvoir y accéder sans trop de perte de temps. La construction de voies d'accès au pays d'abord, puis aux régions de montagne, devient une nécessité dans le cadre du développement économique et social que l'État veut engager dans le pays. La construction de routes et d'altiports doit accompagner le développement touristique des montagnes du Népal, tel qu'il est programmé dans son *Master Plan* du tourisme mis en place en 1972 et y apporter la modernité. C'est en fonction de ces deux logiques contradictoires que le Népal s'ouvre progressivement aux touristes en même temps que se construit son réseau de transport intérieur et celui qui le relie au reste du Monde.

Dans les années 1970, les alpinistes et leurs exploits ne sont pas les seuls à faire la renommée touristique du Népal. Les hippies et les routards, que ne rebutent pas l'inconfort et la longueur des voyages en autocar traversant l'Europe, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan, font du pays une destination incontournable de la « Route des Z'indes » (Lagadec, 2003, Lallemand 2010, Vacher 2010). La capitale, Katmandou, et Pokhara, petite ville située au

Le pied du massif des Annapurna, sont leurs « hauts lieux » et des points d'apogée de cette route. La voie terrestre est leur principal mode d'accès au pays. Les troubles politiques en Iran puis en Afghanistan, ainsi que l'interdiction de la vente de drogue au Népal, portent un coup d'arrêt à ce transport longue distance en bus. En 1988, les entrées par voie terrestre à partir de l'Inde ne représentent plus que 11% du total contre 20% en 1970 (Ministry of Tourism). En revanche, l'accès aérien se développe avec l'ouverture de vols directs ou faisant escale dans les « hubs » des Pays du Golfe (Dubai, Doha), de l'Inde (Delhi, Calcutta) et de l'Asie du SE (Bangkok, Singapour). Le nombre de passagers arrivés via les airs passe de 8400 en 1964 à 36 500 en 1970. Ces vols favorisent l'arrivée au Népal des trekkeurs, qui prennent le relai des hippies et routards dans les années 1980. Pour conforter ces flux touristiques, le gouvernement crée en 1976 le Parc National de Sagarmatha<sup>4</sup> et le Parc National du Langtang (Sacareau, 2009). Le nouveau *Master Plan of Tourism* de 1978 insiste alors sur le fait que la création de parcs nationaux doit favoriser le développement touristique et économique des régions de montagne (Ripert *et alii*, in : Smadja, 2003). De fait, les arrivées de touristes dépassent les 100 000 à partir de 1976, date qui marque également la mise en place des permis de trekking permettant de comptabiliser les entrées de trekkeurs selon les massifs.

Parallèlement, le Népal se lance avec l'aide de l'Inde, de la Chine et d'experts internationaux, dans la planification non encore achevée de la construction d'un réseau routier, destiné à le relier à ses voisins indiens et chinois, mais aussi à connecter les principaux bourgs du pays à la capitale, Katmandou (Fig.1).

*Fig 1. – Infrastructures de transports majeures et espaces protégés au Népal*

L'État y voit le moyen non seulement de désenclaver ces vallées et d'y développer le tourisme, mais aussi d'assurer sa présence dans les régions frontalières du Tibet et d'intégrer ces marges montagnardes peuplées de minorités au territoire national. Ce réseau est constitué de 3 grands axes routiers partiellement goudronnés sur lesquels s'embranchent de courts tronçons secondaires menant à la frontière indienne ou aux chefs-lieux de districts situés au pied des différents massifs. La première et la plus longue, la Mahendra Rajmargh ou East-West Highway, a été construite avec l'aide de l'Inde et s'étend sur un peu plus de 1000 km dans la plaine du Téraï. La seconde, l'Arniko Rajmargh ou Friendship Road, a été percée en direction du Tibet avec de l'aide de la Chine en 1967 : elle relie Katmandou à Lhasa par le poste frontière de Kodari. La Pritwi Rajmarg (Pritwi Highway) enfin, permet depuis 1973 de rejoindre Pokhara, petite bourgade située au pied du massif des Annapurnas et point des randonnées les plus populaires du Népal.

À partir de ces axes principaux d'orientation principalement Est-Ouest, à l'exception de celle de Kodari qui rejoint le Tibet, le plan routier prévoit la prolongation des tronçons existant vers le nord le long des profondes vallées qui entaillent la chaîne de l'Himalaya, en particulier dans la Kali Gandaki, vallée qui longe à l'ouest de Pokhara le massif des Annapurnas. Mais la progression de ce réseau est lente et difficile (Photo 2).

*Photo 2. Percement d'une route dans la Daurandi Kholu- Manaslu (Cliché Sacareau I., 2009)*

Elle se heurte non seulement aux contraintes du relief et aux coûts de la construction liés aux défis techniques à surmonter (franchissement des rivières, glissements de terrain), mais aussi à la rivalité politique entre l'Inde et la Chine, principaux financeurs du Népal, qui cherchent chacun à prendre pied dans la région. L'Inde, en particulier, redoute la main mise chinoise sur des vallées dont elle aurait contribué au désenclavement. À cela s'ajoute, jusque dans les années 1970 dans la Kali Gandaki, la présence des Khampa, Tibétains

<sup>4</sup> Nom népalais de l'Everest. Le Parc National de Sagarmatha couvre la haute vallée du Khumbu située à plus de 3000 m d'altitude et dominée par l'Everest et plusieurs sommets de plus de 8000m.

réfugiés, en lutte contre le gouvernement de Pékin, puis celle de la guérilla maoïste qui sévit dans l'ensemble des montagnes du Népal de 1996 à 2006. La réalisation de la route entre Beni à l'ouest de Pokhara, et l'altiport de Jomsom, situé dans la haute Kali Gandaki, ne commence qu'en 2000, tronçons par tronçons à l'initiative des VDC<sup>5</sup>, relayés sur certains secteurs par les militaires (Bernot, 2009).

Malgré une amélioration certaine de l'accessibilité par la route, le pays est encore loin d'être desservi de façon efficace par les réseaux de transport. En 2006-2007, le Népal compte moins de 10 000 km de routes dont la moitié à peine est goudronnée<sup>6</sup>. Ce réseau routier, en particulier celui qui traverse les monts du Mahabharat, demeure lâche. Les routes y sont plus étroites et accidentées, en particulier celles qui s'engouffrent dans les vallées du Grand Himalaya. Elles se résument souvent à de simples pistes carrossables plus ou moins périlleuses, dont la progression est indéniablement ralentie par le manque de moyens (ou l'impéritie politique) et les aléas naturels.

De fait, bien avant la construction des routes, ce sont les altiports qui ont permis le désenclavement de bien des hautes vallées. Dans un premier temps, 13 altiports ont été aménagés pour accéder aux régions les plus isolées. La construction s'est poursuivie pour atteindre le nombre de 47 aujourd'hui. Mais leurs pistes sont courtes et leur approche dangereuse. L'altiport de Lukla (2860 m), donnant accès à la région de l'Everest est construit en 1964, à l'initiative du vainqueur de l'Everest, Sir Edmund Hillary. Il était initialement destiné à faciliter l'acheminement du matériel des nombreux projets qu'il menait dans la région (écoles et dispensaires notamment). Mais, il est devenu progressivement la porte d'entrée principale puis quasi exclusive des hautes vallées du Khumbu menant au Toit du monde (Photo. 3).

*Photo.3. Avion bimoteur embarquant des touristes sur l'unique piste de l'altiport de Lukla (Cliché Sacareau I., 2015)*

Avec le retour à la paix et à la sécurité dans les montagnes au milieu des années 2000, les touristes sont revenus en nombre dans le pays<sup>7</sup>. Ils étaient 797 616 en 2013 et parmi eux plus de 171 000 ont visité les parcs et aires protégées ouvertes aux trekkers et alpinistes. La pratique du trekking se concentre dans trois secteurs majeurs. La région des Annapurnas arrive en tête avec 113 213 entrées dans l'Aire de Conservation (dont 39 044 seraient des trekkers, les autres, des pèlerins hindous népalais ou indiens venus visiter le site sacré de Mukthinath près de Jomsom). Le Parc National de Sagarmatha, arrive en 2<sup>ème</sup> position avec 36 650 entrées, suivi du Parc National du Langtang : 13 370 entrées. Les autres régions (Manaslu, Mustang, Dolpo, Kangchenjunga, Gaurishankar, Shey Phoksumdo et Lac Rara) n'enregistrent que 12 937 entrées (Ministry of Culture, Tourism & Civil Aviation, 2014). Ce succès du trekking au Népal n'a sans doute pas été sans effet sur la relance du plan de développement des transports, une fois la paix revenue. Si les trekkers recherchent avant tout dans leur pratique des espaces où l'on ne peut circuler qu'à pied, ils n'en restent pas moins désireux d'accéder le plus rapidement possible et en sécurité à leur terrain de jeu. Les temps de vacances se raccourcissant, plus la destination est lointaine, moins le touriste souhaite perdre du temps pour accéder au lieu de sa pratique à laquelle il souhaite consacrer l'essentiel de son temps de vacances disponible. « *La nécessité d'infrastructures de transport modernes destinés à (...) acheminer (les touristes) sur les lieux des principaux centres d'intérêt touristique est donc une composante qu'il a fallu prendre en compte dans la politique des transports au Népal* » (Bernier, 1996, p. 142). Cependant cette assertion doit être relativisée. L'accessibilité ne semble pas jouer un rôle déterminant dans les niveaux de fréquentation respective des 3 premières régions de trekking du pays. L'attraction historique

<sup>5</sup> Village Development Committee, unité administrative du Népal équivalent d'une commune.

<sup>6</sup> 9399 km dont 4258 de goudronné (Department of Road, 2006-07)

<sup>7</sup> Ils étaient entre 420 000 et 490 000 entre 1997 et 1999 et seulement 275 000 en 2002 au plus fort du conflit (Ministry of Culture, Tourism & Civil Aviation, 2014)

des grands sommets, la diversité des paysages et des populations rencontrées font sans contexte de l'Annapurna le massif le plus fréquenté, malgré une route d'accès fréquemment coupée par des éboulements. Le Langtang, bien que beaucoup plus proche de Katmandou et desservi de la même manière par la route, n'a jamais atteint un niveau de fréquentation équivalent. Quant au Parc National de Sagarmatha, la présence de l'Everest est suffisamment attractive pour que les touristes affluent en nombre, malgré le coût du transport (une centaine d'euros en avion contre une dizaine en bus) et le caractère périlleux que revêt son accès aérien.

L'aménagement de routes et d'altiports a dans un premier temps facilité l'acheminement des trekkeurs au pied de leur terrain de jeu. Cependant, le plan routier du Népal prévoit également la construction de routes carrossables jusqu'au cœur même des plus hautes montagnes. En particulier, le sentier qui faisait traditionnellement le *Tour des Annapurnas*, a été rattrapé en grande partie par la route qui encercle le massif en utilisant le même tracé. Il en est de même dans le massif du Manaslu, moins touristique, mais où la haute vallée de culture tibétaine de la Buri Gandaki (également appelée Nubri) est progressivement remontée par une route empruntant le chemin de trek en direction de l'entrée de l'aire de conservation. Quant à la région de l'Everest, elle attend la prolongation sur une centaine de kilomètres de la route de Jiri à Surkhe (2289m), situé à deux heures de marche de Lukla (2860m), qui doit débuter en 2015. Toutefois, développement du réseau routier peut être appréhendé de façons très différentes selon les régions ainsi qu'entre les populations qui y vivent ou qui ne font que les visiter. La construction de routes dans ces trois grandes régions montagneuses est à ce titre très représentative des divergences d'intérêts et d'enjeux d'un acteur à un autre.

## **2. Des effets controversés suite à l'arrivée de la route et de l'avion dans les régions de trekking**

Depuis les années 1980, l'essor du trekking, encouragé par la création des espaces protégés, est devenu une manne financière incontestable dans des régions de montagne déstabilisées par le tarissement du commerce transhimalayen du fait de la fermeture de la frontière sino-népalaise en 1959 et de la concurrence du sel indien (Boulnois, 1972). L'accueil des groupes de trekkeurs nécessite peu d'investissements de la part des populations locales. Tout au long de leurs parcours, les groupes de trekkeurs ne font en effet que réemprunter le tracé et les infrastructures (ponts, sentiers, lieux de haltes) des anciennes pistes caravanières et des sentiers villageois. Au niveau des principales étapes, il est relativement aisé pour les habitants de transformer leurs terrains en lieux de campements, puis d'ouvrir des lodges ou de nouveaux commerces à proximité des sentiers (Sacareau, 1997). Depuis une quinzaine d'année, l'apparition de routes reprenant ces itinéraires traditionnels se trouve néanmoins au cœur d'enjeux différenciés sinon contradictoires. Car selon les lieux et l'ancienneté de leur mise en tourisme, la construction de routes et l'amélioration de l'accessibilité peuvent tout autant être perçues comme un moyen de désenclaver des régions et favoriser l'activité touristique, que représenter une menace susceptible de ruiner l'attractivité des régions traversées, en modifiant les conditions de la pratique dominante, le trekking.

En effet, l'enclavement qui est vécu comme un déficit de modernité et un frein au développement économique par les acteurs politiques et économiques, ou comme une injustice par les populations qui n'ont pas accès au soin ou à l'éducation, apparaît en revanche comme *« un élément attractif pour des étrangers fortement mondialisés, désireux de développer des activités spécifiques dans un décor où ils peuvent se mettre en scène. Les vallées enclavées deviendraient alors des « espaces du mérite » puisqu'ils permettent la mise en œuvre de stratégies de distinction. Elles seraient projetées à l'échelle mondiale comme des espaces miroirs afin de jouer le rôle d'hétérotopies globales. En liaison avec le premier postulat, il importe de réfléchir au devenir de cette stratégie de distinction dans un*



*contexte de désenclavement : les acteurs exogènes vont-ils se retirer de ces espaces ou vont-ils au contraire, se mobiliser pour que ces vallées conservent leurs caractéristiques en les intégrant à des processus de patrimonialisation ?* », (Goeury, 2011, p. 30). Les montagnes du Népal, comme celles du Zanskar et du haut Atlas marocain étudiées par David Goeury, forment un terrain d'aventure où les touristes sollicitent volontairement l'effort du corps dans la marche, comme fondement de leur expérience touristique (Sacareau, 2014). Celle-ci ne saurait être gâchée par l'irruption de la modernité que représente la route, avec ses camions et ses cohortes de nouveaux touristes venus en bus, qui mettent à mal le caractère distinctif de leur pratique (Photo 4). Le développement des transports à l'intérieur même de ces régions peut ainsi apparaître intrusif pour les amateurs et professionnels du trekking, celui-ci « *reposant sur la visite de lieux peu ou pas touchés par la révolution industrielle, autrement dit de lieux dans leur état de « nature » : sites naturels, populations « archaïques* » (Knafou in Stock, 2003, pp. 223). Comme le dit David Goeury, « *les Occidentaux, captivés par la permanence de la différence de culture matérielle, occultent la misère en la sublimant par l'exotisme. Cette même misère devient alors un heureux conservatoire de l'authenticité qui tendrait à disparaître dans le reste du monde (...) Leur difficulté d'accès ne viendrait que garantir la persistance de leur identité territoriale et donc renforcer leur prestige* » (Goeury, 2011, p. 253).

*Photo 4. Arrivée de bus touristiques sur un ancien chemin de trekking-Daurandi Khola (Cliché Sacareau I., 2009)*

L'arrivée de la route ou de l'avion dans un tel contexte suscite autant l'espoir des habitants qui entendent bien profiter de la manne touristique que l'inquiétude des touristes quant à l'avenir de leur terrain de jeu. Concernant le parc National de Sagarmatha, l'altiport de Lukla, aujourd'hui l'un des plus dynamiques du pays, est perçu positivement par les populations : il a en effet indéniablement contribué au développement des villages situés sur le sentier menant au camp de base de l'Everest. « *Thanks to the airport, the socio-economic life of the people has changed tremendously, apace with the growing income from the tourist industry* (Sherpa, 2003, p. 84). Pour certains auteurs (Nepal et alii., 2003), la décision du Gouvernement d'autoriser les compagnies privées à opérer vers Lukla, en 1992, serait même à l'origine de la forte augmentation de la fréquentation touristique enregistrée dans la région à la fin du siècle dernier. Entre 1990 et 1997, le nombre de visiteurs dans le Parc national de Sagarmatha est en effet passé de 7985 (pour 75 lodges) à 18 200 (pour 225 lodges) (*ibid.*). Toutefois, l'accès par les airs reste soumis aux contraintes météorologiques. En raison du vent et de la nébulosité, peu de vols peuvent être maintenus entre la fin de matinée et le milieu de l'après-midi, notamment lors des deux périodes touristiques. Les places, une quinzaine par appareil, deviennent alors rares et il est fréquent de voir des touristes attendre, non sans tensions, plusieurs jours à Lukla avant de pouvoir embarquer. En novembre 2011, plus de 3000 touristes ont été bloqués pendant 6 jours consécutifs du fait de l'annulation des vols de retour sur Katmandou (The Kathmandu Post, 2014). Le projet de route de Jiri à Surkhe, très attendu localement, offrirait ainsi une alternative à l'utilisation de l'altiport par les touristes et surtout pour les marchandises qui alimentent les lodges et boutiques le long du chemin de trek. Celles-ci sont en effet actuellement transportées par avion ce qui renchérit fortement le coût des biens et des services dans la région tant pour les touristes et leurs porteurs venus d'autres vallées que pour les habitants. D'après Ang Tsering Sherpa, président de la *Nepal Mountaineering Association*, les tour-opérateurs, anticipant une croissance des flux touristiques dès l'ouverture de la route, souhaiteraient son extension jusqu'au village de Chaurikharkha, deux kilomètres au-delà du petit village de Surkhe : « *A road to Surkhe or Chaurikharkha will make travel more convenient for tourists and locals (...) The road will also help to bring down market prices as goods can be trucked in for around Rs 10 per kg, which is a drastic change compared to the Rs 150 per kg charged by airlines.* » (*ibid.*).

Dans la Buri Gandaki, vallée enclavée entre les massifs du Ganesh Himal (7429 m) et du Manaslu (8 163 m), la construction d'une route, même laborieuse, est également accueillie très favorablement par la majorité des habitants qui la considèrent comme une contrepartie nécessaire face à la faiblesse de l'activité touristique.

*Fig.2. Réseau routier dans les massifs du Manaslu et des Annapurnas*

Circuit relativement confidentiel jusqu'à la fin des années 2000<sup>8</sup>, le *Tour du Manaslu* est surtout apprécié des trekkers s'étant déjà rendus plusieurs fois au Népal (Jacquemet, 2011). Peu touché par la piste carrossable qui n'affecte pour l'instant que les premières étapes, il présente une grande diversité de cultures (newar, gurung, tibétaine) et de paysages et se positionne comme une alternative plus calme et « authentique » que le désormais très fréquenté *Tour des Annapurnas*. Malgré la nette augmentation de sa fréquentation ces dernières années (2 322 visites en 2010 contre 4439 en 2013), cet itinéraire souffre néanmoins de son manque de notoriété et génère localement peu de retombées économiques. S'il apparaît que le trekking stimule l'agriculture des régions qu'il traverse, comme on peut le constater dans la région de l'Everest et de l'Annapurna, où le maraîchage ainsi que l'élevage se sont fortement développés pour répondre à la demande des lodges et aux besoins du portage, ceci est encore loin d'être le cas autour du Manaslu : le surplus de production ne permet une autonomie alimentaire que de trois ou quatre mois. Contrairement aux massifs anciennement touristiques cités plus haut, la sphère agricole de la Buri Gandaki apparaît déconnectée de celle du tourisme. Par ailleurs, si les commerçants des bourgs situés en aval profitent de leur position de tête de pont et alimentent indirectement les groupes de trekkers lors des deux saisons touristiques, les emplois créés par le trekking dans la vallée sont en réalité assez modestes. Les propriétaires de lodges et les épiciers profitant de la venue des trekkers ne représentent qu'une minorité des individus parmi les actifs. L'activité de guide et de portage ne semble pas non plus s'appuyer sur une main d'œuvre locale. Les professionnels accompagnant les groupes de trekking proviennent très majoritairement de vallées ou de districts voisins (*ibidem*). Bien plus encore, les réglementations de l'Aire de Conservation du Manaslu qui contrôlent et encadrent la pratique du trekking sont perçues comme injustes et illogiques par les populations tibétaines vivant dans la Nubri. En fermant l'accès aux trekkers individuels et en fixant des taxes d'entrées – dont les habitants estiment ne pas voir les retombées – deux à trois fois plus élevées que dans les régions de l'Everest, de l'Annapurna ou du Langtang, les gestionnaires de l'espace protégé et le Gouvernement brideraient, au nom du principe de conservation, la fréquentation touristique et contribueraient par conséquent à maintenir les habitants dans un état d'archaïsme et de sous-développement (Bhadgaule *in* Jacquemet, 2011, p. 115). Du point de vue des habitants de la Buri Gandaki, l'emprise du trekking sur l'économie locale semble donc relativement limitée par rapport aux nombreux bienfaits que le développement d'une route pourrait leur offrir. Soumis à de rudes conditions de vie, longtemps déconsidérés par le pouvoir central, ceux-ci estiment en effet qu'un certain nombre de besoins et d'aménagements fondamentaux comme l'accès aux soins, la lutte contre l'insécurité alimentaire, le développement de systèmes d'adduction d'eau ou la production d'énergie hydroélectrique ne pourront être rendus possibles que par l'amélioration de l'accessibilité (Gorkha Tourism, 2010).

Dans la région des Annapurna, la position des autorités des districts de Manang et du Mustang vis-à-vis des deux pistes carrossables remontant les vallées de la Marsyangdi au nord, et de la Kali Gandaki à l'ouest est assez semblable (Fig.2). Les transports doivent contribuer à réduire la pauvreté, relier les régions aux marchés et aux centres de soins. « *Road is also expected to reduce poverty and food insecurity. At present, large quantity of*

---

<sup>8</sup> Entre 1991 et 2010, en près de 20 ans d'existence, l'Aire de Conservation du Manaslu n'a été fréquentée que par 13 000 visiteurs étrangers.

*food is imported to meet food deficit in the district and the cost is very high. The cost of food is expected to be half after road construction. Similarly, people can receive medical treatment in Pokhara or Kathmandu. Increase in employment and income generating activities will benefit the poor even though some opportunities like portering will be reduced »* (NTNC, 2008, p. 23). Cependant, le développement des routes dans l'Aire de Conservation des Annapurnas s'avère beaucoup plus sensible que dans celle du Manaslu. Le *Tour des Annapurnas* est en effet souvent cité comme l'un des plus beaux circuits de trekking au monde et son aire de conservation constitue la première destination touristique de montagne du pays. « *La question de l'accessibilité de ces espaces est placée au cœur des débats. Améliorée elle permet de valider une fonction touristique. Non restreinte, elle est pour beaucoup d'observateurs à l'origine de nombreuses pollutions occasionnées par une fréquentation mal maîtrisée [...]. Le label-parc peut être alors menacé dans ses fondements »* (Bernier, 2003, p. 29).

Sans généraliser à l'ensemble des amateurs de trekking, pour qui la découverte du massif des Annapurna demeure une expérience inoubliable, le sentiment est répandu que l'arrivée de ces routes porte atteinte à l'authenticité et à la naturalité des régions traversées. En démolissant les sentiers, les pistes carrossables mettent surtout en péril le support même de cette pratique (Photo 5). Ainsi, certains journalistes de la presse spécialisée s'émeuvent régulièrement du sort réservé aux sentiers, à commencer par celui remontant la Kali Gandaki de Tatopani à Muktinath, villages entre lesquels la route « *a littéralement «écrasé» le sentier* », obligeant « *des foules de trekkeurs à boucler « leur » tour dans des vapeurs de gasoil* » alors même que « *les variantes ne sont pas souvent possibles et quand elles le sont, obligent à un détour* » (Chavy, 2009). La vallée de la Modi Khola, permettant d'achever le *Tour des Annapurnas* par le Sud est elle aussi concernée ; « *Les marcheurs de 2014 auront la surprise de trouver, au sanctuaire des Annapurna, situé au cœur de l'Annapurna Conservation Area Project (ACPAP), censée être la plus vaste zone protégée du Népal, non pas le calme de la fin de saison sur la Modi Khola, mais bien le résonnement du travail des pelles mécaniques, détruisant les sentiers dallés ancestraux du côté de Tolka, en direction de Landruk* » (Boccon-Gibod, 2014). À la déception de ces trekkeurs s'est ajoutée l'inquiétude des professionnels qui ont investi dans le trekking et qui craignent de voir la fréquentation de la région péricliter au profit de régions sans routes : « *Who flies thousands of miles to walk beside a highway?* » se plaint le propriétaire d'un lodge à Tatopani (McConnachie, 2012).

*Photo 5. Construction d'une piste carrossable sur une portion du sentier de trekking du Tour du Manaslu dans la vallée de la Buri Gandaki (Cliché Sacreau I., 2009)*

En désenclavant les régions isolées, les pistes participeraient également à la diffusion de produits, de pratiques et de valeurs issus des sociétés mondialisées. L'apparition de « produits kitchs » dans les commerces, et l'utilisation de nouveaux matériaux de construction au profit d'une architecture traditionnelle, représentent autant d'attributs contraire à l'esprit de conservation et contribuent selon eux à la normalisation de populations et de paysages perçus à tort comme immuables (Smadja et alii., 2003). Sur son blog, un amateur de trekking se désole des changements à venir dans la région, son billet s'intitule « *Népal – Annapurnas, le massacre...* ». « *La piste va permettre d'amener à bon coût du matériel pour construire des lodges, du ravitaillement, mettre la capitale à une journée de bus de Manang, permettre au progrès de pénétrer dans la région... [...] Manang sera un village commerçant sans intérêt [et] ne correspondra absolument plus à ce que le trekkeur est venu chercher au Népal, cette authenticité qu'on lui a maintes et maintes fois décrite avec enthousiasme !* (Martin, 2010). Un article de la BBC rapporte également le sentiment de « profanation » ressenti par une directrice d'agence de trekking britannique de retour dans la Kali Gandaki (McConnachie, 2012). La route, symbole de la propagation des us de la ville et de la mondialisation serait ainsi perçue comme l'agent corrupteur de régions montagneuses pures et préservées. En réalité, les sociétés himalayennes ont toujours été

très mobiles et n'ont pas attendu l'arrivée des routes pour chercher à améliorer leurs conditions de vies ni même pour se confronter à d'autres façons d'agir ou de penser. Un grand nombre d'entre elles sont héritières de longs processus migratoires et continuent aujourd'hui de les perpétuer bien au-delà de leurs frontières (Inde, Pays du Golfe, Singapour, Malaisie, Japon, Etats-Unis). L'absence de réseau routier n'a jamais astreint les populations népalaises à demeurer cantonnées dans leurs vallées, ni empêché d'ailleurs l'éducation, les nouvelles technologies ou le tourisme d'y pénétrer.

Accusées à tort ou à raison de modifier le cadre et les conditions de pratique, les routes nuiraient-elles alors à la pérennité du circuit des Annapurna ? Rien n'est plus sûr pour les amateurs de trekking dont beaucoup entrevoient déjà la disparition de l'itinéraire emblématique, du moins dans sa forme actuelle. « *Je peux malheureusement prendre le pari que le Tour des Annapurnas va mourir de sa belle mort d'ici à 5 ans, allez 10 ans au mieux, et que Manang va devenir, pour les randonneurs, un camp de base pour des traversées ou des mini tours s'inscrivant pile poil sur la semaine.* (Martin, 2010). « *La fin du Tour des Annapurnas n'est pas pour bientôt, mais pour aujourd'hui ! Le trek majeur du Népal, celui qui a fait rêver des générations de trekkeurs, n'existe plus. Du moins la forme sous laquelle il a été parcouru, l'itinéraire suivi depuis trente ans par des hordes de randonneurs, et encore vendu comme tel par les agences de trek, n'est plus qu'un souvenir...* » (Chavy, 2009). Le déclin du système touristique initial ne laisse pour autant pas présager celui du tourisme. « *L'étude des lieux anciennement et désormais massivement touristique montre même le contraire. Plus un lieu est aménagé et plus il a de succès, même si par définition, sur la longue durée, il n'a pas de succès auprès des mêmes catégories de population* » (Knafou in Stock, 2003, p. 241).

### **3. Un système touristique initial en recomposition**

En constante augmentation tout au long des dix dernières années, la fréquentation touristique des trois régions étudiées semble prouver que le développement de l'accessibilité tend davantage à encourager qu'à ruiner leur attractivité. Toutefois le développement des infrastructures de transports est à l'origine d'importantes recompositions économiques et spatiales au sein des régions et des systèmes touristiques. En faisant de Lukla la principale porte d'accès des visiteurs, l'aérodrome construit à l'initiative de Sir Edmund Hillary a par exemple provoqué un net déséquilibre économique entre les villages de la région. Peu de touristes gagnent en effet Lukla et le Parc National depuis les bourgs de Phaplu ou de Jiri situés en contrebas de la vallée, dans le VDC de Jubhing. Cela n'était pas non plus le cas avant que l'aérodrome ait été mis en service, en 1964, puisque la région n'était alors fréquentée que par quelques expéditions d'alpinistes. Toujours est-il que les VDC de Chaurikharka et Namche Bazaar, en amont de l'altiport, concentrent aujourd'hui la majorité des flux, des emplois et des installations touristiques. Si les indicateurs de développement basiques (taux d'alphabétisation, d'accès à l'eau, ou à l'électricité) semblent relativement identiques entre ces trois VDC, en revanche d'autres indicateurs comme le taux d'équipement des foyers en NTIC, mettent en évidence de réelles inégalités économiques. Les taux d'équipements en postes de télévisions câblées et en téléphones mobiles sont ainsi égaux à 4% et 44% dans le VDC de Jubhing, contre 36% et 69% en moyenne dans ceux de Chaurikharka et de Namche Bazaar (Central Bureau of Statistics, 2011). Cependant, l'agrandissement de l'aéroport de Phaplu en 2014 et l'achèvement de la route jusqu'à Surkhe pourraient changer la donne en relançant les itinéraires pédestres d'accès au Khumbu, comme alternative aux vols via Lukla. Les communautés Sherpa du Solu projettent même l'aménagement de différents sentiers de trekking dans la région à partir de Phaplu dont un itinéraire rejoignant le Khumbu par le col de Mera qui pourrait constituer également une boucle touristique autonome pour les trekkeurs souhaitant faire l'ascension du Mera Peak (Dharma Peak Sherpa Community, 2014). On remarque ici que l'arrivée d'une infrastructure de transport est anticipée par les populations locales qui y voient une occasion

de capter et diffuser le tourisme sur leur territoire, profitant ainsi d'un véritable effet d'aubaine. La structuration du territoire touristique n'est donc pas ici liée de façon mécanique à la construction de l'infrastructure, mais à la capacité des acteurs locaux à s'en emparer pour développer leurs propres projets.

Dans la région des Annapurna, le développement des infrastructures de transports a poussé les acteurs du tourisme à revisiter leur offre. Suite à l'arrivée de la piste carrossable dans la Kali Gandaki, les agences de trekking françaises proposant le tour du massif au départ du village de Besisahar<sup>9</sup>, situé à l'est, ont interrompu leur circuit au niveau de Jomsom. Chef-lieu du district du Mustang, ce bourg qui est desservi par voie aérienne, l'est aujourd'hui également par bus. Ces deux infrastructures permettent d'épargner aux trekkers près de 60 km de marche par rapport à l'ancien point de sortie du circuit : Beni situé à l'ouest (Fig. 3). Cet itinéraire qui s'effectuait auparavant sur plus d'une vingtaine de jours n'en fait désormais généralement plus que dix. Alors que la tendance générale du tourisme est à la réduction du temps de séjour et à la multiplication des voyages, cette nouvelle formule offre l'opportunité aux trekkers d'une découverte plus rapide du haut Himalaya en la combinant souvent avec un temps de visite plus long dans la vallée de Katmandou. Elle permet également aux agences de trekking de Katmandou et Pokhara d'accroître leur offre en mobilisant moins longtemps les équipes locales de portage qui encadrent les touristes. En éliminant les étapes de moyenne montagne, elle tend néanmoins à court-circuiter l'ensemble des villages situés en aval de Jomsom (Fig.3).

*Figure 3. Route et recomposition des circuits touristiques dans le massif des Annapurnas*

Marpha, qui était par son architecture remarquable l'une des étapes les plus prisées du tour du massif, a ainsi perdu beaucoup de son importance dans sa fonction de lieu d'hébergement. Le village est toutefois parvenu à tirer avantage de la nouvelle route en exportant ses célèbres pommes<sup>10</sup> et a réussi à valoriser ses produits dérivés (jus de pommes, cidres, tartes) pour demeurer un lieu de halte encore incontournable (Bernot, 2010). A l'instar d'autres villages, comme Kalopani, Marpha s'est également lancé dans l'aménagement d'un nouveau chemin de trekking. Ce dernier vise à renforcer la fréquentation des trekkers avant ou de retour du camp de base du Dhaulagiri, dernier des « 8000 » à l'ouest du Népal. Cependant, toutes les anciennes étapes du circuit de trekking ne sont pas aussi bien dotées. Les villages intermédiaires, comme ceux de Lete, Tukuhe ou Dana peinent ainsi à capter les flux de voyageurs motorisés. Contournés par la piste carrossable qui les atrophie, ceux-ci tentent donc de repositionner leurs activités de restauration et leurs commerces autour des check post et parkings situés à leur périphérie (Bernot, 2010).

Les villages situés en position de carrefour se trouvent dans des situations beaucoup plus confortables et ont en outre souvent de bonnes ressources à valoriser. C'est le cas de Tatopani, village de fond de vallée et ancienne étape de trekking située à l'embranchement de deux itinéraires : celui de la Kali Gandaki, reliant Beni à Jomosom, et celui du sentier de trekking qui escalade le versant de la rive gauche de la vallée pour rejoindre Ghorepani, le belvédère de Poon Hill et la vallée de la Modhi Khola en direction du sanctuaire de l'Annapurna. Etape d'une nuit anciennement appréciée pour ses sources d'eau chaudes par les hippies, puis par les trekkers, Tatopani pourrait profiter de la venue de touristes par la route pour développer ses baignoires, dont l'aménagement demeure pour l'instant encore très rustique. Des initiatives se sont développées dans ce sens depuis 2009 (installations de cabines de change, de tables et de chaises près des bassins). Le site nécessiterait encore des aménagements pour atténuer la proximité des bassins à la route, mais il rencontre

<sup>9</sup> Atalante, Allibert Trekking, Terres d'Aventure, La Balaguère, Tirawa, Visages-trekking

<sup>10</sup> Les vergers de Marpha ont été plantés dans les années 1970 avec l'aide d'agronomes français. Les pommes produisent du brandy fabriqué localement ou sont consommées par les touristes dans les lodges.

cependant un important succès, notamment auprès de Népalais et de pèlerins qui prêtent à ses eaux des propriétés médicinales (Bernot, 2010). « *Pilgrims believe that the water of the thermal spring has the curative properties of different skin descases and purifying power reliving sin and evil. [...] It is observed that people frequently visit Tatopani only for their skin discases and arthritis. Even after the introduction of modern medicine, treatment from such natural process is popular* » (Poudel, 2000, p. 54)

Plus en amont, Kagbeni, au croisement de la Kali Gandaki, du haut Mustang et du Thorung la qui permet de basculer dans la vallée de la Marsyangdi, tire également son épingle du jeu. Le village constitue une étape de déjeuner appréciée des touristes. Son architecture, son fort, les fresques de son ancien monastère et ses paysages, très proches de ceux du Mustang, région dont l'accès aux visiteurs est limité par le coût très élevé du permis d'accès, justifient le détour et même le séjour des touristes. Kagbeni pourrait à l'avenir servir de camp de base pour ceux d'entre eux souhaitant simplement rayonner dans la région. Situé à la confluence des rivières Kali et Jhong, le site est également prisé des pèlerins hindous qui viennent s'y baigner ou visiter son temple en route vers Muktinath. En position de terminus, juste en contrebas du Thorung la, le sanctuaire de Muktinath, dédié à Vishnu-Lokeshvar, le « Seigneur du Monde », représente pour les hindouistes népalais le second lieu saint du pays après celui de Pashupatinath dans la vallée de Katmandou (Sihlé, 2002). Jusqu'à la construction de la route de Jomsom, sa fréquentation était limitée par la longueur de la marche d'accès et par le coût du transport aérien. Relié par la piste à la basse vallée, chaque année, le temple est désormais accessible à plusieurs dizaines de milliers de pèlerins majoritairement indiens, entraînant localement un fort essor du secteur hôtelier. Par ailleurs, des circuits de trekking alternatifs, inscrits ou non dans des projets de développement communautaires, ont fait leur apparition, soit pour doubler la route, soit pour ouvrir de nouvelles vallées au trekking, comme pour le *Machhapuchhare Model Trek* (Upadhayaya, 2010, Ruiter et Raï, 2013).

Enfin, la construction de nouvelles infrastructures de transports représente une véritable opportunité spatiale pour le développement du tourisme régional et domestique, et plus particulièrement pour les pèlerinages. Manakamana, situé à 12 km au sud de Gorkha et à 6 km au nord de Mugling, étape de déjeuner des véhicules qui empruntent la Prithvi Highway, est lui aussi un site très vénéré des hindous. Perché à 1302 m d'altitude au sommet d'une raide colline, il était gravi chaque année par plus de 200 000 pèlerins au prix de 3 à 4h de marche pénible, voire périlleuse en période de mousson, inaccessible aux enfants, personnes âgées et handicapées. Il peut désormais être atteint en 15 minutes par un téléphérique moderne, le premier du genre au Népal, inauguré en 1997, capable de transporter 600 pèlerins par heure. Situé à 102 km de Katmandou et 94 km de Pokhara, sa nouvelle accessibilité, possible en toute saison, a considérablement accru la fréquentation du temple : plus de 2 millions de pèlerins népalais mais aussi indiens et étrangers - la frontière étant ici comme ailleurs difficile à établir entre pèlerins et touristes - ont emprunté ce téléphérique depuis 1998 qui constitue également par sa nouveauté une attraction touristique pour les Népalais (Bleie, 2003). Il ouvre ainsi la perspective de développer de nouveaux circuits touristiques à l'échelle régionale du fait de la proximité de la cité historique de Gorkha (Shrestha, 2004). « *Nous assistons à l'éclosion d'un tourisme spirituel. Nous avons encore du potentiel !* », s'exclame ainsi un grand entrepreneur népalais du secteur touristique (Asselin, 2010, p. 127).

Comme pour le pèlerinage, le développement d'infrastructures de transport dans l'Himalaya népalais permet d'envisager et d'encourager un tourisme qui, selon les planificateurs, ne reposerait plus uniquement sur un tourisme d'aventure tel que le trekking (Gorkha Tourism, 2010). « *The construction of road is good for tourism as it help to increase the number of tourists. For example, more Nepali, Indian, Japenese, family and religious tourists, and elderly people are expected to come after the construction of road. In the absence of road, only trekking tourism has been popular here* (NTNC, 2008, p. 23). À l'instar d'autres régions

montagneuses fortement accessibles comme les environs de Pokhara ou la rivière Sun Kosi, célèbre pour ses sports d'eau-vive, d'autres types de pratiques pourraient réorienter le développement touristique. C'est ainsi qu'arrivant à Muktinath depuis le Thorung la, les trekkeurs du *Tour des Annapurnas* peuvent troquer leurs derniers jours de marche pour quelques jours de vélo-tout-terrain en redescendant la Kali Gandaki par la piste (Photo 6).

*Photo. 6. Nouvelle pratique touristique liée à l'arrivée de la route : vététistes dans la vallée de la Kali Gandaki (Cliché Monnet F., 2013)*

À Tatopani, le chef du village envisageait également de retenir les touristes par le développement du rafting ou du parapente, pratiques sportives en vogue au Népal depuis une quinzaine d'années, chez les touristes occidentaux, mais aussi chinois et indiens. De même, des excursions à cheval ou à dos de mules permettraient de réemployer partiellement les animaux de bât que menace la concurrence du camion. Les entrepreneurs du secteur touristique ont également compris que l'accessibilité croissante des vallées et l'amélioration des conditions d'hébergement permettaient d'attirer un nouveau type de clientèle plus fortuné appréciant le confort voire le luxe en dehors des heures d'efforts. « À l'occasion de mes différents voyages en Europe, je me suis rendu compte que le Népal ne semblait pas intéresser les clients les plus aisés. Ils aiment le confort, ils ont peu de temps et ils payent bien ! Je pense que nous pouvons viser cette clientèle sans négliger l'autre. » (Sonam Sherpa cité in : Asselin, 2010, p. 152). Dans les régions anciennement touristiques, comme l'Everest ou sur le trek dit du balcon des Annapurna, au-dessus de Pokhara, certains acteurs népalais du tourisme ont ainsi investi dans la création de lodges de haut standing<sup>11</sup>. Souvent situés en position de belvédère, à l'écart des principaux itinéraires, ces nouveaux lodges peuvent être atteints à pied au terme d'une ou de quelques journées de marche, en s'intégrant parfaitement dans le cadre de séjours au Népal ne dépassant pas une semaine ou encore en jeep. Ce type de prestation touristique appuyé sur la route, est propre à attirer les touristes chinois et indiens<sup>12</sup>, désireux de découvrir l'Himalaya, sans pour autant se lancer dans des pratiques sportives trop aventureuses, même si la randonnée et le VTT commencent à se diffuser parmi la jeunesse (Wang, 2015). Le développement des compagnies d'hélicoptères privées ces dernières années, permet même aux touristes les plus aisés de flirter avec les plus hauts sommets de la planète le temps d'une nuit ou d'un petit déjeuner tandis que certaines proposent aux pèlerins les plus pressés, des tours religieux à la journée pour rejoindre Muktinath ou même le Mont Kailash, situé plus à l'ouest de l'autre côté de la frontière tibétaine (Abercrombie & Kent, 2015).

## Conclusion

Largement souhaité par les populations locales, le développement des infrastructures et des moyens de transports est à l'origine d'importantes recompositions au sein des systèmes touristiques étudiés. Modifiant sensiblement les paysages et les itinéraires, accusées de participer à la normalisation<sup>13</sup> d'espaces exotiques, les routes plus particulièrement, apparaissent en contradiction avec les attentes de nombreux trekkeurs en quête d'authenticité [sinon avec les principes de conservations édictés dans les espaces protégés]. Loin de ruiner l'attractivité des régions traversées, comme celle de l'Annapurna, l'arrivée des transports force toutefois le trekking à se rétracter dans ses lieux de pratique et ses temporalités. Elle contraint également les acteurs vivant du tourisme à renouveler localement leur offre en valorisant de nouvelles ressources ou en développant de nouvelles formes de tourisme. Le trekking, jusqu'alors en position dominante, laisse non seulement le champ libre

---

<sup>11</sup> Cf. Thèse en cours d'Etienne Jacquemet sur ce sujet.

<sup>12</sup> Ils représentent désormais respectivement 1/10<sup>ème</sup> et 1/5<sup>ème</sup> et des touristes au Népal

<sup>13</sup> Normalisation renvoyant à l'idée d'une standardisation non seulement des paysages et des modes de vie locaux, mais aussi des pratiques touristiques, qui en s'ouvrant au plus grand nombre, font perdre au trekking son caractère distinctif et exclusif.

à de nouvelles pratiques, mais aussi à de nouveaux profils de touristes. La population des visiteurs dans les montagnes du Népal se diversifie avec l'arrivée des touristes des pays émergents et les débuts timides d'un tourisme domestique. « D'espaces du mérite » (Goeury, 2011), destinés à des touristes sportifs, les vallées nouvellement désenclavées – *supra* - s'ouvrent désormais à différents types de touristes jusqu'alors exclus par manque de temps, d'argent ou de dispositions physiques : les pèlerins, les familles jusqu'aux touristes à hauts revenus jusque là rebutés par le manque de confort inhérent à la pratique du trekking. De fait, de nombreux trekkeurs, principalement occidentaux, perdent l'exclusivité d'espaces qu'ils pensaient avoir ou qu'ils espéraient gagner légitimement par la marche à pied. Déchus de leur sentiment de distinction, l'accessibilité de ces régions au plus grand nombre peut conduire certains trekkeurs de la première heure à tenir des discours nostalgiques plus ou moins teintés de mépris ou de catastrophisme. Fort heureusement, elle peut aussi les pousser à définir et à investir de nouveaux terrains d'aventures dans de nombreuses autres vallées du Népal encore très enclavées. Toutefois, ces évolutions sont aujourd'hui suspendues à la capacité du Népal à se remettre du récent séisme meurtrier qui a frappé la capitale et les montagnes (en particulier le Langtang, la région de l'Everest et les hautes vallées du massif des Annapurnas), provoquant l'effondrement de nombreux tronçons de route et détruisant ou fragilisant les ponts : la remise en état des infrastructures endommagées apparaît comme un préalable nécessaire mais cependant non suffisant au retour sécurisé des touristes dans les régions affectées.

## Bibliographie

- Asselin J.-M., 2010, *L'irrésistible ascension de Sonam Sherpa*, Grenoble, Glénat, 189 p.
- Bernier X., 1996, *Transport, construction et développement en Himalaya*, Aix-Marseille, Thèse de doctorat, 443 p.
- Bernier X., 2003, Transports, parcs nationaux et parcs naturels régionaux dans les Alpes française : les interactions entre les objectifs de l'accessibilité, de la protection et de l'aménagement, *Revue de Géographie Alpine*, Tome 91, n°2, pp. 27-40.
- Bernot E., 2009, *La construction d'une route dans la vallée de la Kali Gandaki, une nouvelle étape dans le développement de cet espace : enjeux, réactions et conséquences*, Université Paris X, Mémoire de maîtrise 1<sup>ère</sup> année, 114 p.
- Bhadgaule A., Nous, les gens de la Nubri, Kathmandu, *Nagarik*, pp. 7, Article de presse traduit du népali par Rana P., Alliance française.
- Bleie T., 2003, Pilgrim Tourism in the Central Himalaya, the Case of Manakamana Temple in Gorkha, Nepal, *Mountain Research and Development*, vol. 23, may 2003, pp. 177-184.
- Boccon-Gibod M., 2014, « Népal: la (dé)route du Sanctuaire », *Trek magazine*, en ligne, Publié le 11 février 2014, <http://www.trekmag.com/nepal-de-route-sanctuaire>, Consulté le 27 novembre 2014
- Boulnois L. (1972) : *Les échanges entre le Népal et la Chine et leurs implications socio-économiques au Népal depuis 1950*, Thèse de doctorat non publiée, Paris, 394 p.
- Chavy J., 2009, « Trek Mag a testé : le tour des Annapurnas en 4x4 ! », *Trek magazine*, en ligne, Publié le 2 novembre 2009, <http://www.trekmag.com/actu-trek-mag-teste-tour-annapurnas-4x4>, Consulté le 27 novembre 2014.
- Duhamel Ph., 2006, « De la relation entre transport et lieux touristiques », in : *Transport et tourisme, Edytem, cahiers* n°4, p.23- 32.
- Gaborieau M., 1995, *Le Népal, une introduction à la connaissance du monde népalais*, Paris, Editions Kailash, 308 p.
- Gay JC., 2006, Transport et mise en tourisme du monde, *Cahiers de Géographie, Edytem, cahiers* n°4, pp.11-22
- Goeury D., 2011, L'enclavement, une contrainte nationale devenue une opportunité mondiale ? *Méditerranée* n° 116 Le Maghreb dans la mondialisation, p.105-112.
- Gras C., 2005, *Politiques de fermeture et fantasmes/illusions de voyageurs. Essai sur l'Himalaya oriental indien*, mémoire de maîtrise de l'Université Pris 7- Denis Diderot 117 p.
- Jacquemet E., 2011, *Enjeux des dynamiques de développement dans une vallée himalayenne – Le cas de la Buri Gandaki (Népal)*, Université Michel de Montaigne Bordeaux 3, Mémoire de Master, 115 p.



- Lagadec P., 2003, *Du pèlerinage aux sources à la route des Z'Indes. Pratiques et représentations*, Association Jeunes Études Indiennes, Poitiers-21 novembre 2003, Séminaire jeunes chercheurs, 16 p.
- Lallemant S., 2010, *Routards en Asie, ethnologie d'un tourisme voyageur*, Paris : L'Harmattan. 295 p.
- Lapompe-Paironne L., 2008, *Tourisme de masse et tourisme alternatif. Une approche par les pratiques*, thèse de géographie, décembre 2008, 361 p.
- McConnachie J., 2012, New roads bring change and danger to Nepal , *BBC News Magazine*, en ligne, Publié le 8 juin 2012, <http://www.bbc.com/news/magazine-18358056>, Consulté le 20 décembre 2014.
- Nepal S. K. et alii., 2003, *Tourism and the environment; perspectives from the Nepal Himalaya*, Kathmandu, Himal Book, 205 p.
- Öffner JM., 1993, Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *Espace géographique*, tome 22, n°3, pp. 233-242.
- Pessel M., 1971, *Mustang, royaume tibétain interdit*, Arthaud, 289 p.
- Poudel P.C., 2000, Muktinath, Nepal; Spiritual Magnetism and Complexity in Space, *The Himalayan Review*, n°31, pp 37-59
- Prasain S., 2014, Everest region to be linked to motor road, *The Kathmandu Post*, Publié le 12 août 2014, <http://www.ekantipur.com/2014/08/12/business/everest-region-to-be-linked-by-motor-road/393477.html>, Consulté le 27 novembre 2014.
- Regmi M.-C., 1987, *An Economic History of Nepal (1846-1901)*, Varanashi, Nath Publishing House, 284 p.
- Ripert B., Sacareau I., 2003, Boisseaux T., Tawa-Lama S., « Des discours et des lois : gestion des ressources et politiques environnementales depuis 1950 », in : Smadja J. (dir.) *Histoire et devenir des paysages dans l'Himalaya népalais*, Paris, CNRS Editions, pp. 365-400.
- Ruiter (de) A., Raï P., 2013 *Trekking the Annapurna circuit, along the new NATT-trails which avoid the road and trekking south of Annapurna*, Katmandou, Himalayan Maphouse, 168 p.
- Sacareau I., 2014, Marcher dans l'Himalaya, imaginaires et pratiques, in : Guichard-Anguis S., Frérot AM., Da Lage A., (dir.), *Natures, Miroirs des hommes ?*, Paris, l'Harmattan, coll. Géographie et Cultures, pp.165-178.
- Sacareau I., 2000, Mise en tourisme et dynamique spatiale au Népal, *Mappemonde*, n°58-2, pp.12-16
- Sacareau I., 1997, *Porteurs de l'Himalaya, le trekking au Népal*, Belin, Paris, 270 p.
- Sherpa S. H., 2003, *Triumph on Everest. A tribute from the Sherpas of Nepal*, Kathmandu, Mandala Book Point, 150 p.
- Shreshthra HR. et Shreshthra UK., 2011, *District Transport Planning Trend in Népal*, *International Conference on Sustainable Development of Transport System*, 20-22 octobre 2011.
- Shreshthra, R.B, 2004, Mankamana Cable Car, Path Breaking Step in Promoting Domestic Tourism, in Gyawali, Dixit, Upadhya (ed.), *Ropeway in Nepal : context, constraints and co-evolution*, Nepali Water Conservation Foundation (NWCF), pp.175-183.
- Sihlé, 2002, Muktinath : Dans le haut Himalaya, un lieu saint où se rencontrent les cultures in *Himalaya – Tibet ; le choc des continents*, Paris, CNRS, p.152-156
- Stock M. (dir), 2003, *Le tourisme : acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin, 304 p.
- Upadhayaya P., 2010, *Paper presentation on 'Machhapuchhare Model Trek Route » - A brief overview of a village tourism product in Kaski district*, organized by Village Tourism Promotion Forum – Nepal (VITOF – Nepal) on September 5, 2010, Nepal Tourism Board.
- Vacher L, 2010, Du Grand Tour au tour du monde des backpackers : la dimension initiatique dans le voyage touristique, DANS TISSOT, Laurent (sous la direction de), *Attrait d'ailleurs. Images, usages et espaces du voyage à l'époque contemporaine*, Paris : Éditions du CTHS. p. 113-122.
- Wang Y., 2015, *Représentations de la montagne et pratiques touristiques. Le cas de la province du Yunnan (Chine)*, thèse de géographie de l'université d'Angers, 400 p.

## Rapports d'organismes

- AIPCR - Association mondiale de la route, 2006, *Base de données sur la neige et le verglas Edition 2006*, La Défense, 205 p.
- Gorkha Tourism, 2010, *Entering 54th years Mt. Manaslu day*, May 2010, Gorkha, 128 p.
- NTNC, 2008, *Sustainable Development Plan of Manang*; NTNC/GoN/UNEP, Kathmandu, Nepal, 102 p.
- Upreti B.R., Upadhayaya P.K., Sapkota T., 2013, *Tourism in Pokhara, issues, trends and prospects for Peace and Prosperity*, Pokhara Tourism Council, South Asia regional Coordination Office of NCCR North-South and Nepal Centre Contemporary Research, Kathmandu, 336 p.

## Données d'organismes

Central Bureau of Statistics, 2014, *National Population and Housing Census 2011 – Solukhumbu*, Volume 06, Kathmandu, 59 p.

Ministry of Culture, Tourism & Civil Aviation, 2014, *Nepal Tourism Statistics 2013*, July 2014, Kathmandu, 151 p.

## Sitographie

Abercrombie & Kent, *Golfing on the roof of the World*, <http://www.abercrombiekent.co.uk/nepal/golfing-on-the-roof-of-the-world.cfm>, Consulté le 04 janvier 2015

Dharma Peak Sherpa Community, <http://dharmapeak.org.np>, consulté le 26 novembre 2014

Shree Airlines, *Religious Tour*, URL : [http://www.shreeair.com/religious\\_tour\\_package.htm](http://www.shreeair.com/religious_tour_package.htm), Consulté le 04 janvier 2015

Fishtail Air, [fishtailair.com](http://www.fishtailair.com), URL : <http://www.fishtailair.com/kailash-yatra.php#>, Consulté le 04 janvier 2015

Martin P., *Annapurna le massacre*,

Publié le 06 décembre 2010, <http://www.martinpierre.fr/blog/voyages/nepal-annapurnas-le-massacre.html>, Consulté le 27 novembre 2014.