

Université de Montréal

Entre promesses et paradoxes : ethnographie et ontologie de l'infrastructure routière au Dolpo,  
région himalayenne du Népal

*Par*

Oscar Chappe

École d'Urbanisme et d'architecture de paysage

Faculté de l'aménagement

Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de maîtrise en urbanisme (M. Urb.)

Octobre 2023

© Oscar Chappe, 2023

Université de Montréal

Faculté des études supérieures et postdoctorales

*Ce mémoire intitulé*

**Entre promesses et paradoxes : ethnographie et ontologie de l'infrastructure routière au Dolpo, région himalayenne du Népal**

*Présenté par*  
**Oscar Chappe**

*A été évalué(e) par un jury composé des personnes suivantes*

**Franck Scherrer**  
Président-rapporteur

**Danielle Labbé**  
Directeur de recherche

**Chiara Letizia**  
Codirecteur

**Isabelle Henrion-Dourcy**  
Membre du jury

## Résumé

Dans la région himalayenne du Dolpo au Népal, les routes vont au-delà de leur simple utilité fonctionnelle : elles s'insèrent dans un tissu socioculturel et ontologique dense, où les dimensions humaines et non-humaines s'entrecroisent. Cette recherche, ancrée dans une démarche ethnographique, explore non seulement les promesses et paradoxes actuels de ces projets infrastructurels, mais aussi comment les Dolpopa, ces habitants confrontés quotidiennement à ces transformations, imaginent et perçoivent le futur de leur vallée à travers ce prisme d'infrastructures. Bien plus que des vecteurs de développement, les infrastructures routières au Dolpo révèlent une toile où avantages économiques et défis sociaux, culturels, et religieux s'entremêlent, exposant un spectre d'émotions locales naviguant entre espoir et inquiétude. Les témoignages recueillis illustrent comment les routes, tout en promettant des avantages tangibles, peuvent aussi entraîner des conséquences inattendues. Cette étude insiste sur l'importance d'une approche inclusive et holistique de la planification, qui prend en compte les dimensions émotionnelles, culturelles, religieuses et les éléments sacrés du territoire. Elle montre aussi l'importance cruciale de la religion dans les débats d'aménagement, en particulier dans des régions comme le Dolpo. En fin de compte, cette recherche vise à offrir une perspective équilibrée des enjeux de l'infrastructure au Dolpo, soulignant la nécessité d'adopter une vision qui englobe à la fois les dimensions humaines et non-humaines pour une compréhension complète des impacts des projets d'infrastructure.

**Mots-clés** : Népal, Dolpo, infrastructure, promesses, paradoxes, non-humains, ontologies.

## **Abstract**

In the Himalayan region of Dolpo in Nepal, roads transcend their mere functional utility: they weave into a dense sociocultural and ontological fabric where human and non-human dimensions intertwine. This research, rooted in an ethnographic approach, not only delves into the current promises and paradoxes of these infrastructural projects but also explores how the Dolpopa—locals who daily experience these transformations—envision and perceive the future of their valley through the lens of infrastructure. Far more than just conduits of development, the road infrastructures in Dolpo unfurl a canvas where economic benefits and social, cultural, and religious challenges interlace, revealing a spectrum of local emotions ranging from hope to apprehension. The testimonies gathered highlight how roads, while promising tangible benefits, can also usher in unforeseen consequences. This study emphasizes the importance of an inclusive and holistic approach to planning that takes into account emotional, cultural, religious dimensions, and the sacred aspects of the territory. It also underscores the paramount role of religion in planning debates, especially in regions like Dolpo. Ultimately, this research seeks to provide a balanced insight into the stakes of infrastructure in Dolpo, underscoring the need to embrace a viewpoint that encompasses both human and non-human dimensions for a comprehensive understanding of the impacts of infrastructural projects.

**Keywords:** Nepal, Dolpo, infrastructure, promises, paradoxes, non-human, ontologies.

# Table des matières

<b>Résumé</b>	<b>3</b>
<b>Abstract</b>	<b>4</b>
<b>Table des matières</b>	<b>5</b>
<b>Liste des tableaux</b>	<b>8</b>
<b>Liste des figures</b>	<b>9</b>
<b>Liste des sigles et abréviations</b>	<b>10</b>
<b>Remerciements</b>	<b>12</b>
<b>Chapitre 1 — Introduction</b>	<b>15</b>
1.1 Contexte de la recherche.....	19
1.2 Question de recherche et problématique .....	22
1.2.1 La pertinence d’une approche multidimensionnelle des infrastructures pour l’aménagement du territoire régional.....	24
1.2.2 Pourquoi étudier l’infrastructure routière dans la région Dolpo ?.....	25
1.3 Hypothèse, méthode de recherche et analyse des données .....	27
1.4 Structure du mémoire .....	28
<b>Chapitre 2 : Redéfinir l’infrastructure : perspectives multidimensionnelles, promesses, paradoxes et ontologie</b>	<b>30</b>
2.1 Le « tournant infrastructurel » et l’émergence des approches multidimensionnelles.....	31
2.1.1 L’émergence du tournant infrastructurel.....	31
2.1.2 L’élargissement du champ d’études des infrastructures : vers une approche multidimensionnelle et holistique.....	32
2.1.3 Défis et perspectives dans l’étude des infrastructures : repenser l’aménagement du territoire pour une approche holistique et durable .....	34
2.2 Exploration du concept de promesses de l’infrastructure .....	38
2.3 Exploration du concept de paradoxes de l’infrastructure .....	42
2.4 Exploration du concept de l’ontologie de l’infrastructure .....	48
Conclusion .....	51
<b>Chapitre 3 : Contexte d’étude</b>	<b>54</b>
3.1 Évolution de l’infrastructure routière au Népal : regard historique et analyse des tensions entre développement et déconnexion.....	55
3.1.1 Régimes de territorialisation et histoire de l’infrastructure routière au Népal .....	55
3.1.2 Promesses et défis de la construction des Routes au Népal : entre développement et déconnexion.....	59
3.2 Présentation du Dolpo .....	61

3.2.1	Intégration du Dolpo au Népal : infrastructures, frontières et impacts socio-économiques .....	62
3.2.2	Transformation socio-politique du Dolpo : conflits, conservation et autonomie locale .....	63
3.3.3	L'émergence de l'infrastructure routière dans la région du Dolpo.....	65
3.3.4	Restriction des frontières et impact du covid-19.....	67
	Conclusion.....	69
<b>Chapitre 4 : méthodologie et présentation du terrain de recherche</b>		<b>71</b>
4.1	Cadre épistémologique.....	72
4.1.1	Pourquoi faire plus de place aux études ethnographiques des infrastructures est-il nécessaire ? .....	72
4.2	Les outils de la recherche .....	73
4.2.1	L'observation participante .....	73
4.2.2	Le journal de terrain et la réflexivité .....	76
4.2.3	Entretiens semi-structurés, discussions de groupes et discussions informelles.....	77
4.2.4	Profil des répondants et critères de recrutement.....	78
4.2.5	Traitement des données.....	80
4.3	Explorer les transformations récentes de la vallée de Dho Tarap à travers le prisme de l'infrastructure routière .....	81
4.3.1	Mon regard personnel et mon arrivée sur le terrain .....	81
<b>Chapitre 5 : Les enjeux, les espoirs et les craintes liés à l'infrastructure routière dans la vallée de Dho Tarap, au Népal</b>		<b>90</b>
5.1	La dualité de la route à travers la cosmologie Dolpopa : entre bénédictions et malédictions .....	93
5.1.1	« The roads can be used for both good and bad » .....	96
5.1.2	« [The road] has unburdened the Yaks, horses, and mules from load transportation » .....	101
5.1.3	« We have a tradition of consulting lamas... ».....	103
5.1.4	« Many drivers were forced to go to hospital because of sudden.....	105
5.2	Dynamiques locales face au développement infrastructurel : les répercussions sociales et économiques....	111
5.2.1	« There's no hope of prosperity without progress » .....	112
5.2.2	« The future generations income is endangered. (...) The local people can't benefit from the road right now » .....	115
5.2.3	« They didn't consult locals » .....	121
5.2.4	« Leading the roadways to the outskirts of the village could help maintaining the cleanness inside » .....	125
	Conclusion.....	127
<b>Chapitre 6 : Conclusion</b>		<b>131</b>
6.1	Implications de l'étude .....	131
6.2	Limites et défis de ma recherche.....	133
6.3	Recommandations pour les recherches futures .....	134
<b>Références bibliographiques</b>		<b>137</b>

<b>Annexe 1 : Glossaire</b>	<b>143</b>
Glossaire des termes Tibétains.....	143
Glossaire des termes népalais .....	143
<b>Annexe 2 : Certificat d’approbation éthique</b>	<b>144</b>
<b>Annexe 3 : Permis Dolpo</b>	<b>145</b>
<b>Annexe 4 : Guide thématique et d’entretien</b>	<b>146</b>

## Liste des tableaux

<b>Tableau 1</b> Évolution des régimes de territorialisation des infrastructures routières au Népal (1846-présent) : caractéristiques clés. ....	55
--	----

## Liste des figures

<b>Figure 1</b>	Cartographie de la zone de recherche au Népal, et ses environs en Asie du Sud.	15
<b>Figure 2</b>	Cartographie détaillée du district de Dolpa mettant en lumière la vallée de Dho Tarap, ma zone de recherche.	16
<b>Figure 3</b>	Yak Kharka (à gauche) et le lac Phoksundo (à droite).	17
<b>Figure 4</b>	Panorama depuis le col du Numa La (à gauche) contrasté par une perspective de la vallée de Dho Tarap (à droite).	18
<b>Figure 5</b>	Présence d'un bulldozer dans le village de Dho.	18
<b>Figure 6</b>	Schéma conceptuel des implications socio-culturelles et symboliques des promesses de l'infrastructure.	38
<b>Figure 7</b>	Allocation du budget du secteur public, 1970-1990.	58
<b>Figure 8</b>	Chronologie du développement infrastructurel et des événements marquants du Dolpo.....	61
<b>Figure 9</b>	Routes construites et projetées dans la région du Dolpo.	66
<b>Figure 10</b>	Camp nomade zhing tse ngog situé à quelques minutes du village de Tokyu. ....	68
<b>Figure 11</b>	Monastère böen de Shipchock (à gauche) ; confection et peinture des tormas (à droite).....	74
<b>Figure 12</b>	Confection du churpi.....	75
<b>Figure 13</b>	Quitter le district de Dolpa : le défi de naviguer sur les sentiers escarpés et accidentés.....	83
<b>Figure 14</b>	Aube à Nepalgunj : un avion prêt à s'envoler en direction de l'aéroport de Juphal.....	83
<b>Figure 15</b>	Yaks traversant la nouvelle route de Shishshol. ....	84
<b>Figure 16</b>	Rencontre entre motards et yaks sur la route de Shishshol.....	85
<b>Figure 17</b>	L'unique rickshaw de la vallée de Dho Tarap stationnée dans le village de Dho. ....	86
<b>Figure 18</b>	Deux bulldozers à proximité du village de Lonje. ....	87
<b>Figure 19</b>	Ri Gompa situé dans le village de Dho.....	88
<b>Figure 20</b>	Un mur de mani (à gauche) et un chörten (à droite).....	88
<b>Figure 21</b>	Photographie aérienne du village de Dho. ....	90
<b>Figure 22</b>	Cartographie topographique du Dolpo avec les espaces sacrés et monastères mentionnés dans le chapitre. ....	93
<b>Figure 23</b>	Montagne sacrée Pawo Drunga à proximité du village de Dhoro.....	94
<b>Figure 24</b>	Pūjā dans le monastère de Jampa Gompa en l'honneur de l'anniversaire de Guru Sengey Dradok. ....	95
<b>Figure 25</b>	Ri gompa situé dans le village de Dho. ....	97
<b>Figure 26</b>	Mur de pierre à mani du village de Tokyu détruit en raison de la construction de la route (à gauche) ; construction d'un nouveau mur de mani par la population locale pour remplacer l'ancien (à droite).....	107
<b>Figure 27</b>	Nouvelle route construite sur le col de Shishshol.....	108
<b>Figure 28</b>	Le site sacré de Shula-Shumna.....	109
<b>Figure 29</b>	Camp nomade à proximité du col Chholla Bhanjyang. ....	111
<b>Figure 30</b>	Raccourcis créés par des habitants de la vallée à proximité du col Chholla Bhanjyang. ....	117
<b>Figure 31</b>	Vue aérienne du village de Dho. ....	125

## Liste des sigles et abréviations

BRI: Belt And Road Initiative

PNSP : Parc National de Shey Phoksundu

WWF : World Wildlife Fund

*Nous naissons pour mourir,  
Nous rencontrons les gens pour ensuite les quitter,  
Nous possédons les choses pour finalement les perdre.  
Tout est éphémère,  
Et accepter cette réalité rend les choses moins douloureuses.  
(Proverbe bouddhiste)*

## Remerciements

En premier lieu, je souhaite du fond du cœur remercier ma directrice de recherche, Prof. Danielle Labbé, et ma co-directrice, Prof. Chiara Letizia. Votre patience a été inébranlable face aux nombreuses péripéties que j'ai rencontrées, que ce soit sur le terrain ou dans les moments difficiles de ma vie personnelle. Vous avez su me guider avec bienveillance à chaque étape, offrant des relectures méticuleuses, une écoute sincère et des conseils pertinents. Votre expertise, associée à votre soutien infailible et à votre confiance, a été fondamentale pour cette recherche. Je suis profondément reconnaissant pour tout ce que vous avez fait pour moi et pour cette étude. Votre dévouement a dépassé de loin les simples obligations académiques, et je vous en suis infiniment reconnaissant.

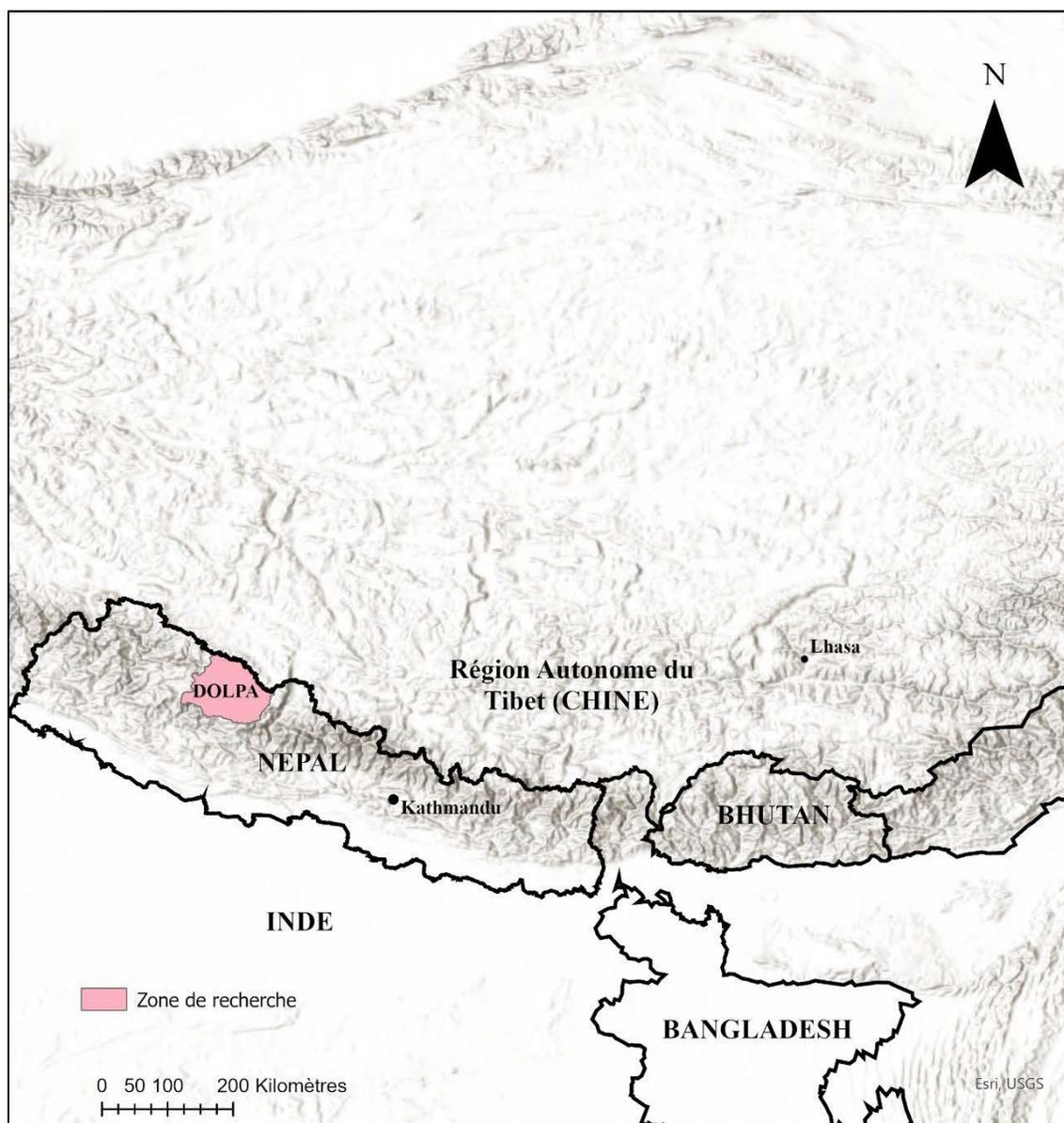
Je souhaite également remercier chaleureusement Prof. Isabelle Henrion-Dourcy et le Groupe de recherche interuniversitaire sur le Tibet et l'Himalaya (GRITH). Votre soutien financier a été un pilier essentiel pour la progression de mon projet, allégeant les contraintes pratiques et renforçant ma détermination à mener à bien ce travail académique. Je tiens à saluer le professeur Janak Rai, Pasang Sherpa, Gyatso Gurung, Yojan Basnet et Phurwa Gurung. Votre aide a été essentielle à la réussite et au bon déroulement de ma recherche.

Enfin, toute ma reconnaissance va aux habitants de la vallée de Dho Tarap et à des figures marquantes telles que Phurwa Gyaltzen, Jampa Tsultrim Gurung, Palzang, Bikash Deshar, Sonam Chegyal, Pema Tenzin, Dawa Villa, Tashi Nyima Dolpo, et bien d'autres. Votre accueil, vos témoignages et votre contribution ont été essentiels et m'ont profondément inspiré.

À chacun d'entre vous, un merci sincère et profond pour votre confiance, votre soutien et votre accompagnement.

## Chapitre 1 — Introduction

Figure 1 Cartographie de la zone de recherche au Népal, et ses environs en Asie du Sud.

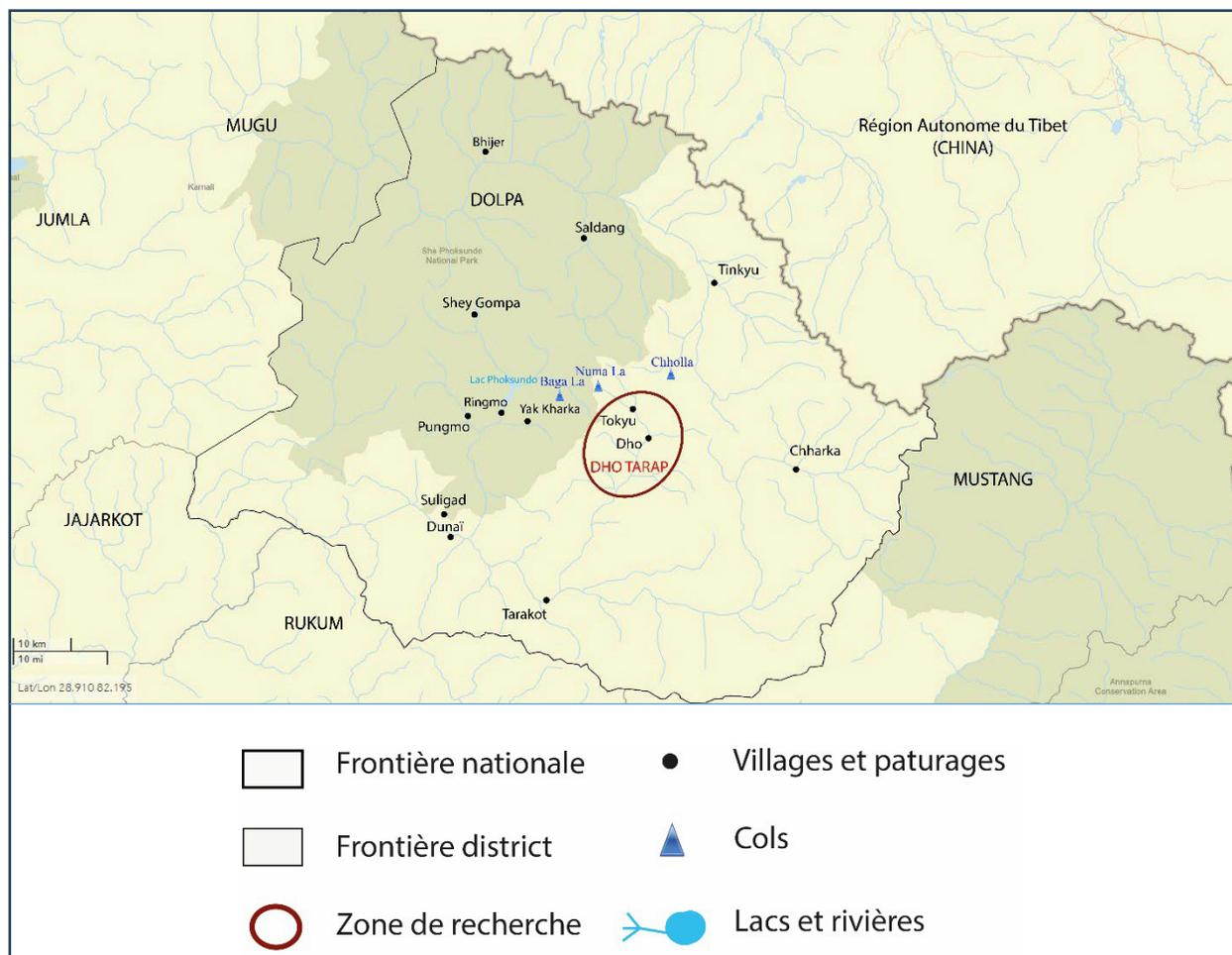


Oscar Chappe, 2023. Créé avec ArcGIS. Données fournies par ESRI et USGS.

En 2017, alors que je commençais tout juste ma première année d'anthropologie, une quête introspective sans but précis m'a guidé vers un voyage au Népal (Voir figure 1). Ce choix faisait suite à mon voyage de l'année précédente, où j'avais parcouru à pied la région himalayenne du Zaskar en Inde. À ce moment, le Zaskar était en pleine métamorphose infrastructurelle, avec

l'émergence de nouvelles routes redessinant significativement ses paysages. Cette expérience avait exacerbé ma fascination pour les régions himalayennes, instiguant une volonté d'exploration plus approfondie de ces zones.

**Figure 2** Cartographie détaillée du district de Dolpa mettant en lumière la vallée de Dho Tarap, ma zone de recherche.



Fond de carte ESRI, © OpenStreetMap contributors, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS | Esri Canada (s.d). Diffusé par Bibliothèque de l'Université Laval — Centre GéoStat. Modifié par Oscar Chappe, 2023 ; utilisation d'Adobe Illustrator.

Ce nouveau périple m’a conduit à traverser seul pendant deux mois le décor naturel entre le district de Jumla et le district de Dolpa<sup>1</sup> (voir figure 2). Après plusieurs jours de randonnée depuis Jumla, je suis parvenu au pittoresque village de Ringmo, au cœur du Parc National de Shey Phoksundo (PNSP), véritable écrin montagneux qui abrite un lac d’un turquoise éclatant (voir figures 2 et 3). Les sentiers, bordés de pins et rhododendrons en pleine floraison, dévoilaient une faune captivante. Par la suite, je me suis dirigé vers la vallée de Dho Tarap, traversant Yak Kharka — un pâturage parsemé d’enclos en pierre où les éleveurs locaux abritent leurs yacks durant l’hiver (voir figures 2 et 3).

**Figure 3** *Yak Kharka (à gauche) et le lac Phoksundo (à droite).*



© Oscar Chappe, 2022

La montée vers le col Baga La, à 5 190 mètres, était éreintante, les pentes raides. Le lendemain, je gravis ensuite le col Numa La (figure 4), culminant à 5 315 mètres. La descente vers la vallée de Dho Tarap (figure 4) et plus précisément le village de Tokyu révéla un paysage changeant, avec des prairies verdoyantes et des rivières tumultueuses, où les premières maisons traditionnelles aux toits plats se dessinaient à 4250 mètres.

---

<sup>1</sup> Le district de Dolpa, situé au Népal, est un district administratif officiel doté de frontières précises et de fonctions administratives clairement définies. Au sein de ce district, on retrouve diverses entités administratives plus petites, dont les municipalités rurales. Par exemple, le village de Ringmo est situé au sein de la municipalité rurale de Shey-Phoksundo, tandis que la vallée de Dho-Tarap se trouve dans la municipalité rurale de Dolpo Buddha. Ces municipalités jouent un rôle crucial dans l’organisation et la gouvernance locales du district de Dolpa.

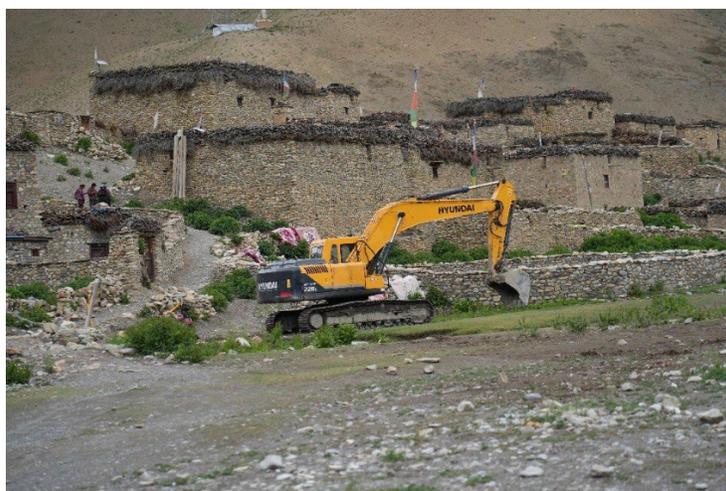
**Figure 4** *Panorama depuis le col du Numa La (à gauche) contrasté par une perspective de la vallée de Dho Tarap (à droite).*



© Oscar Chappe, 2022

La vie dans la vallée semblait suivre son cours habituel, rythmée par les activités agricoles et la récolte du précieux *yartsa gonbu*, ce champignon-chenille qui pousse à haute altitude et qui est très prisé pour ses propriétés médicinales. Les villageois étaient affairés à leurs travaux quotidiens. J’observai avec fascination les cavaliers qui se déplaçaient dans le village de Tokyu avec grâce et aisance sur leurs montures, traversant les champs et les chemins escarpés. Toutefois, au milieu de cette scène idyllique, quelque chose m’a interpellé : l’apparition soudaine de motos et d’un bulldozer dans la vallée (voir figure 5).

**Figure 5** *Présence d’un bulldozer dans le village de Dho.*



© Oscar Chappe, 2022

C'est cette immersion dans la région du Dolpo<sup>2</sup>, couplée à des trajets en bus à la fois longs et éprouvants, agrémentés d'éboulements de terrain et de problèmes techniques, qui a éveillé ma curiosité pour les infrastructures routières en région himalayenne. Ainsi est née l'idée d'entreprendre une recherche approfondie sur plusieurs mois, centrée sur l'infrastructure routière du Dolpo. En effet, la mobilité et l'accessibilité dans cette région du monde, où même les trajets les plus courts peuvent s'étendre sur plusieurs jours, ont commencé à prendre une place prépondérante dans mes réflexions et mes études.

## 1.1 Contexte de la recherche

L'infrastructure est une notion complexe aux significations polysémiques et contestées qui n'ont cessé d'évoluer au fil du temps. Longtemps dominée par une tradition technocratique et considérée comme ennuyeuse par les sciences sociales, dont l'urbanisme, et, plus généralement la planification et l'aménagement du territoire, l'analyse de l'infrastructure a pris un nouvel essor sous l'impulsion du « tournant infrastructurel » (*infrastructure turn*). Ce mouvement interdisciplinaire a conduit à un regain d'intérêt pour les systèmes physiques et techniques qui soutiennent le fonctionnement des villes, notamment les réseaux de transport, les réseaux d'eau et d'égouts, les réseaux d'énergie et les réseaux de télécommunications. Il a été initié ou suivi par des disciplines comme les études urbaines, la géographie ou encore l'anthropologie avec des auteurs comme Graham et Marvin (2001), Larkin (2013) ou Barua (2021).

En dépit de cette évolution, il demeure crucial pour la planification du territoire d'approfondir davantage la compréhension des différentes facettes de l'infrastructure. Malgré une prise de conscience croissante, de nombreuses interrogations subsistent quant au rôle complexe et diversifié des infrastructures dans la structuration des territoires urbains et ruraux, ainsi que quant à l'impact des infrastructures sur les expériences des individus vivant dans ces zones. Cette recherche se situe dans ce contexte et ambitionne de déchiffrer les perceptions locales face à l'implantation d'infrastructures routières dans un environnement particulier : le Dolpo, région

---

<sup>2</sup> Le Dolpo est une région montagneuse de l'Himalaya népalais, riche en culture tibétaine et distincte du district administratif plus vaste de Dolpa. Bien que géographiquement situé dans ce district, le Dolpo abrite 7 891 agropasteurs. Ses habitants, appelés Dolpopa, sont profondément enracinés dans des traditions axées sur la mobilité pastorale et l'agriculture, notamment la culture de l'orge. Cette région, avec son identité et ses pratiques culturelles uniques, se distingue nettement du reste du district de Dolpa (Gurung, 2018 ; Gurung et Bauer, 2022).

himalayenne du Népal.

Le Népal, pays enclavé entre deux géants — la Chine et l'Inde — est caractérisé par une géographie et un relief montagneux qui rendent les déplacements ardu et onéreux. Néanmoins, le pays a connu une expansion considérable de son réseau routier ces dernières décennies. Entre 1998 et 2018, la densité routière du Népal a ainsi presque triplé, passant de 3,22 km de route par 100 km<sup>2</sup> à 9,14 km par 100 km<sup>2</sup> (SSRN, 2018, cité dans Gurung, 2021). Cette évolution s'explique en partie par le soutien de l'État népalais. Comme on le verra plus loin dans ce mémoire, la politique de développement routier au Népal s'inscrit en effet dans une dynamique de nationalisation et d'intégration territoriale, initiée dans les années 1950 (Rankin, 2016). Le développement des routes au Népal résulte également de programmes de développement infrastructurel mis en place par des acteurs internationaux tels que la Belt and Road Initiative<sup>3</sup> (BRI).

Les infrastructures routières ont un impact considérable sur les communautés locales au Népal, en particulier celles situées dans les régions les plus reculées du pays et, incidemment, du monde. Le Dolpo est souvent présenté comme un territoire isolé et préservé, où subsistent des pratiques culturelles ancestrales. Toutefois, cette image idyllique occulte les dynamiques sociales et environnementales qui traversent cette région depuis plusieurs décennies.

En particulier, les projets de construction routière dans le Dolpo suscitent des débats et des controverses parmi les habitants locaux, appelés les Dolpopa. Ces projets pourraient avoir des impacts importants sur leur mode de vie, leur mobilité et leur développement économique. La région du Dolpo constitue donc un site très pertinent pour étudier les « promesses de l'infrastructure », soit les enchantements, les attentes, espoirs et bénéfices que les acteurs associent aux infrastructures, comme le développement, la modernisation ou la connectivité (Harvey et Knox, 2012 ; Anand et al., 2018).

Toutefois, ces promesses initiales de l'infrastructure ne sont pas toujours tenues, menant à ce que l'on peut désigner comme des « paradoxes de l'infrastructure ». Ces paradoxes ne se réfèrent

---

<sup>3</sup> La Belt and Road Initiative (BRI) est un projet lancé par la Chine en 2013, qui vise à renforcer les liens économiques, politiques et culturels entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique, à travers des investissements dans les infrastructures, le commerce, la finance et la coopération (Mottet et Lasserre, 2019).

pas simplement aux conséquences négatives, mais plutôt à la contradiction inhérente entre les promesses faites et les résultats souvent incomplets ou insatisfaisants. De la même façon, la région du Dolpo offre un éclairage pertinent sur les paradoxes de l'infrastructure routière, tels que la dégradation environnementale, la marginalisation sociale ou la perte d'identité, qui peuvent être perçus comme les « ruines » des promesses initiales (Howe et al., 2016 ; Anand et al., 2018). Ces ruptures mettent en lumière les différentes temporalités, asynchronismes et désalignements qui sont cruciaux pour une compréhension plus large des dynamiques et des politiques de planification et de transformation des territoires (Monstadt, 2022).

Dans ce cadre complexe, l'exploration de l'ontologie de l'infrastructure devient cruciale. Cette approche novatrice, qui dépasse la vision matérialiste des infrastructures, permet de saisir les nuances des dynamiques en jeu dans la région du Dolpo. En effet, l'ontologie de l'infrastructure nous invite à réfléchir aux façons dont les projets routiers influencent non seulement le tangible, mais aussi les structures profondes de compréhension et d'expérience du monde des Dolpopa. Elle met en lumière comment les infrastructures engagent une série de relations et de significations, affectant la coexistence des êtres humains et non humains et modifiant subtilement les pratiques culturelles et religieuses (Kirby et Holzchen, 2020 ; Barua, 2021). Par conséquent, cette perspective enrichit notre analyse des « promesses » et des « paradoxes » de l'infrastructure, offrant une grille de lecture plus holistique et nuancée des transformations induites par les projets de construction routière dans le Dolpo.

Les concepts de promesses, de paradoxes et d'ontologie de l'infrastructure, tels qu'esquissés ci-dessus et tels que mobilisés dans cette étude, permettent de rendre compte d'un paysage infrastructurel (passé, présent et futur) ontologiquement pluriel et de la force affective provoquée par l'infrastructure.

Mon intérêt pour l'étude de l'infrastructure routière en région himalayenne est motivé par mes propres expériences dans les régions himalayennes du Zaskar en Inde et dans la région du Dolpo au Népal, toutes deux historiquement sous-équipées d'infrastructure routière. Lors de mes voyages dans ces régions, j'ai pu observer les effets contrastés des routes en construction sur l'environnement, la culture et le tissu social des populations locales. J'ai eu envie d'explorer l'impact multidimensionnel de la construction de routes dans les régions himalayennes et de comprendre comment l'intersection de la culture, de l'environnement et de l'infrastructure

façonne la vie des personnes qui vivent dans cette région.

## 1.2 Question de recherche et problématique

Le rythme de la construction des routes au Népal s'est accéléré de façon croissante, sous l'effet de la BRI ainsi que de la nouvelle constitution népalaise de 2015<sup>4</sup>, qui met l'accent sur la croissance économique décentralisée et appelle à la construction de routes vers les villages éloignés afin de réduire la pauvreté (Coburn 2020 ; Gurung, 2021). L'infrastructure routière au Népal est promue par le gouvernement népalais comme un moyen essentiel de réduire la pauvreté et de permettre aux personnes d'accéder et de se déplacer vers des ressources dans des régions éloignées. Cependant, malgré cette rhétorique gouvernementale, la littérature scientifique a souvent dépeint ces projets d'infrastructure routière au Népal comme des impositions technocratiques/autoritaires et théologiques/orthodoxes, plutôt que comme des initiatives qui bénéficient équitablement à tous les citoyens. En particulier, les recherches indiquent que la construction de routes au Népal peut paradoxalement conduire à la destruction et déconnexion de certains lieux et populations, exacerbant ainsi l'insécurité alimentaire (Campbell, 2010 ; Rankin et al., 2016 ; Gurung et Bauer, 2022).

Dans le contexte de la présente recherche, je ne me concentre ni sur la rhétorique du gouvernement ni sur les interprétations des chercheurs, la question de recherche générale à laquelle ce mémoire tente de répondre est la suivante : **comment les projets d'infrastructures routières au Dolpo sont-ils anticipés et imaginés par la population locale ?**

Dans cette perspective, il m'a donc semblé primordial d'explorer les perceptions et les représentations des Dolpopa eux-mêmes. Cette orientation, sous-tend à son tour, la décision d'adopter une approche ethnographique dans cette recherche. Via cette approche méthodologique, relativement peu mobilisée dans la recherche en aménagement, je cherche à saisir comment les Dolpopa perçoivent leur propre territoire et les transformations associées aux projets de construction routière ainsi que les enjeux qu'elles soulèvent. En effet, ces initiatives

---

<sup>4</sup> Promulguée le 20 septembre 2015, la nouvelle constitution du Népal a marqué une étape décisive, établissant le pays comme une république démocratique fédérale après des années de conflit armé et de longues discussions politiques. En remplaçant la monarchie, qui avait dominé pendant des siècles, ce document crucial a pavé la voie à une nouvelle ère politique dans la nation.

pourraient avoir des impacts significatifs sur la vie des communautés locales, en matière d'accès aux ressources naturelles, de mobilité ou encore de croissance économique. Ainsi, cette étude s'intéresse à la façon dont les Dolpopa envisagent leur avenir face aux changements environnementaux et sociaux qui les entourent, tout en tenant compte de leur propre histoire et perspectives. En se libérant des clichés et des stéréotypes sur cette région, cette recherche explore les perceptions variées et nuancées des Dolpopa concernant les infrastructures routières, mettant en lumière les tensions et les opportunités qu'elles créent pour leur futur.

L'objectif principal de cette étude de cas est de mobiliser le point de vue de la population locale à l'aide d'une approche ethnographique afin d'aborder les infrastructures non seulement comme un espace matériel, mais aussi comme un espace hétérogène et disparate. Cet objectif principal se décline en quatre objectifs spécifiques : (a) mettre en lumière comment les projets d'infrastructures routières dans la région du Dolpo sont perçus et contestés par la population locale et les autorités locales ; (b) documenter les effets sociaux et culturels de la route sur la communauté, en particulier quant aux changements dans les pratiques traditionnelles ; (c) comprendre comment les communautés locales envisagent leur avenir face aux espoirs et aux incertitudes que génère la route ; (d) mettre en perspective l'intérêt d'une analyse ethnographique et multidimensionnelle dans la recherche sur les processus de planification régionale d'infrastructures routières.

### **1.2.1 La pertinence d'une approche multidimensionnelle des infrastructures pour l'aménagement du territoire régional**

Dans la présente recherche, je conceptualise les infrastructures comme des architectures complexes de circulations qui facilitent les échanges entre les personnes et les sociétés, et qui sont à la fois un moteur et un produit de la modernité (Larkin, 2013; Amin and Thrift, 2017, p. 39). Elles ne sont donc pas simplement des objets physiques, mais plutôt une collection de relations et de processus qui existent à travers différents temps et espaces qui transcendent les dimensions matérielles et immatérielles. La route est donc considérée comme un objet/site productif pour explorer la politique, la temporalité et la promesse des infrastructures (Anand, Gupta et Appel, 2018). Ce faisant, pour comprendre pleinement le rôle que jouent les infrastructures sur les territoires, j'adopte une approche multidimensionnelle qui tient compte de leurs différents aspects et des relations complexes qui les unissent (Gupta, 2018).

En utilisant cette définition multidimensionnelle et dynamique, je cherche à comprendre comment l'émergence de l'infrastructure routière affecte, et est affectée par, les transformations sociales, économiques et politiques dans les contextes que j'étudie. Cela me permet d'analyser l'infrastructure routière non seulement en tant qu'objet matériel, mais aussi en tant qu'acteur et produit de ces transformations.

Malgré les efforts pour intégrer les différentes dimensions des infrastructures, avec l'approche du « tournant infrastructurel », des défis et des possibilités d'amélioration subsistent pour la recherche dans les disciplines de la planification et de l'aménagement du territoire. Parmi ces défis, on note un manque de recherche adoptant une approche régionale qui englobe les zones urbaines et rurales (Addie et al., 2020). De surcroît, l'adoption d'analyses davantage multidimensionnelles permettrait aux disciplines de l'aménagement de saisir de manière plus fine la réalité quotidienne et la temporalité des infrastructures, notamment les promesses et les ruptures liées aux projets d'infrastructure (Monstadt, 2022 ; Guma, 2023). De telles analyses enrichiraient la compréhension que nous avons, comme professionnels, de l'expérience affective des infrastructures, c'est-à-dire leur aptitude à susciter des émotions et des attentes à la fois

positives et négatives chez les personnes qui les utilisent ou les subissent<sup>5</sup> (Harvey et Knox, 2012 ; Feildel, 2013 ; Viderman et Knierbein, 2020).

Des recherches récentes en sciences sociales indiquent justement que l'annonce de la construction éventuelle d'infrastructures routières engendre des effets d'anticipation chez les populations vivant sur les territoires concernés. Cette anticipation peut, par exemple, refléter l'espoir d'une vie et d'un avenir matériellement sûr ou encore l'angoisse d'être piégé (Reeves, 2016). Des auteurs tels que Larkin (2013), Harvey et Knox (2015), ainsi qu'Anand et al. (2018) ont étudié l'infrastructure selon une approche multidimensionnelle, englobant les aspects matériels et immatériels. Ces démarches interdisciplinaires mettent en lumière les relations de pouvoir, les inégalités et les dynamiques sociales, élargissant ainsi l'ontologie de l'infrastructure, tout en explorant des facettes fréquemment négligées.

### **1.2.2 Pourquoi étudier l'infrastructure routière dans la région Dolpo ?**

Les routes au Népal incarnent une ambivalence, car elles sont perçues à la fois comme des symboles de progrès et de *bikās* (Pigg, 1992), un terme népalais généralement traduit par « développement ». Le *bikās* englobe non seulement des aspects tangibles tels que l'infrastructure routière, la technologie, l'éducation et la santé, mais aussi des changements sociaux et culturels plus larges. Parallèlement, ces routes sont aussi source de frustration et de mécontentement en raison de la mauvaise qualité des infrastructures et de la lenteur des travaux.

Le proverbe népalais : घाम लागे धूलो पानी परे िहलो (*gham lage dhulo pani pare hilo*) « poussière au soleil, boue après la pluie » illustre bien cette contradiction.

Le Dolpo se révèle être un exemple pertinent de cette situation. Contrairement à la plupart des travaux sur les infrastructures qui privilégient les géographies urbaines et le Nord global (Gurung et Bauer, 2022), nous observons une enclave himalayenne dans les marges rurales du Népal. La région est désormais au cœur de nombreux projets d'infrastructures routières dont notamment

---

<sup>5</sup> Promulguée le 20 septembre 2015, la nouvelle constitution du Népal a marqué une étape décisive, établissant le pays comme une république démocratique fédérale après des années de conflit armé et de longues discussions politiques. En remplaçant la monarchie, qui avait dominé pendant des siècles, ce document crucial a pavé la voie à une nouvelle ère politique dans la nation.

la BRI<sup>6</sup> et possède un réseau routier unique encore non cartographié, composé en grande partie de routes en terre accessibles seulement à moto, souvent impraticables pendant la saison des pluies, en raison des inondations et des glissements de terrain. Néanmoins, d'après Gurung et Bauer (ibid., p.162) malgré le fait qu'ils favorisent de nouvelles connexions, ces projets de routes au Dolpo sont régulièrement confrontés à des dysfonctionnements et ne bénéficient que d'un entretien intermittent. Ces voies sont en effet précipitamment conçues par les conducteurs d'excavatrices, qui manquent de compétences techniques et d'expertise en matière de planification pour faire face à des défis géophysiques tels que les glissements de terrain et la préservation des espaces sacrés :

In Dolpo, newly built sections cut through critical resources, including pastures, wetlands, and irrigation canals. Bulldozers follow the topography and often disregard traditional architecture and cultural heritage sites, including mani walls, stupas, and cairns, and old settlements, for the sake of expediency. (Gurung et Bauer, 2022, p.162)

Malgré l'importance de ces routes du Dolpo, peu de recherches se sont concentrées sur leurs caractéristiques, leur distribution spatiale et leurs impacts sur les cultures et les économies locales.

Pour répondre à ces questions, j'ai donc effectué quatre mois de terrain au Népal à l'été 2022, dont deux mois dans la vallée de Dho Tarap, en participant à la vie quotidienne des habitants et en enseignant à une école locale, la *Mountain Crystal School*. Cette expérience m'a permis de documenter les ontologies des Dolpopa, c'est-à-dire les différentes manières dont ils conçoivent leur rapport au monde, à l'État, à la nature et aux autres. À ce titre, et comme on le verra dans ce mémoire, il en ressort que le Dolpo n'est pas une région isolée ou passive face aux transformations infrastructurelles, mais qu'elle est au contraire un espace dynamique et créatif où se jouent des enjeux environnementaux et politiques majeurs.

---

<sup>6</sup> Je souhaitais originellement étudier les impacts de ce programme dans la vallée. J'ai cependant abandonné cette idée quand j'ai réalisé que la grande majorité de la population de la vallée n'en connaît pas l'existence.

### 1.3 Hypothèse, méthode de recherche et analyse des données

Dans cette recherche, j'aborde la région du Dolpo comme un espace dynamique et pluriel, en constante évolution, et j'analyse les infrastructures routières en tenant compte de leurs contextes historiques et géographiques. Je reconnais également que les régions rurales comme le Dolpo, souvent perçues à travers une lentille orientaliste comme étant figées dans le temps, présentent en réalité un mélange de tradition et de modernité, qui évoluent et coexistent simultanément (Cunningham et Rosenberger, 2014).

Bien que cette recherche ne s'inscrive pas dans une perspective hypothético-déductive, mon idée de départ (ou hypothèse) était que les Dolpopa ont des perceptions et des imaginaires variés et ambivalents (voir Masquelier, 2002) vis-à-vis des routes, qui reflètent leur rapport complexe à leur territoire, à leur culture et à leur développement.<sup>7</sup> Par perceptions, j'entends les façons dont les Dolpopa observent et évaluent les effets des routes sur leur environnement et leur société. Par imaginaires, j'entends les représentations mentales et symboliques que les Dolpopa se font des routes et de leur avenir. Par dimension multidimensionnelle, j'entends le fait que l'infrastructure routière a des impacts à la fois matériels, culturels, sociaux, politiques et économiques sur les régions himalayennes. Pour étudier ces aspects, je m'appuie sur une approche ethnographique, qui consiste à recueillir les témoignages, les opinions et les récits des Dolpopa à travers des entretiens, des observations et l'analyse de documents.

Explorant les perceptions, espoirs et craintes des populations locales vis-à-vis des routes — existantes et potentielles — à travers des entretiens semi-dirigés et des discussions informelles, je me plongerai dans leurs expériences et visions de l'avenir. Les données recueillies seront méticuleusement analysées, fusionnant les approches méthodologiques de Beaud et Weber (2010) et de Meghan Cope (2010). Cette analyse, centrée sur l'identification, le codage de thèmes et une réflexion approfondie, visera à faciliter non seulement la compréhension, mais également l'interprétation des données, assurant ainsi une exploration à la fois robuste et exhaustive. Cette

---

<sup>7</sup> L'objectif dans ce mémoire n'était donc pas de tester l'hypothèse énoncée ci-dessus, mais de s'en servir comme guide dans la conception du projet de recherche.

stratégie nous guidera à travers les objectifs de recherche prédéfinis tout en ménageant de l'espace pour l'émergence spontanée de nouvelles thématiques et perspectives des participants.

En examinant minutieusement l'état actuel des infrastructures routières du Dolpo et les défis auxquels les communautés sont confrontées, cette étude présentera une vision multidimensionnelle des routes de la région. Elle combine une réflexion approfondie sur le passé, une analyse claire du présent et une anticipation de l'avenir de l'infrastructure routière

Mettant en avant l'importance d'une démarche ethnographique pour l'aménagement du territoire, l'exploration va au-delà du simple aspect matériel de l'infrastructure. Elle embrasse également ses facettes économiques, sociales, culturelles et environnementales. En harmonie avec les besoins locaux et prévoyant les défis à venir, cette approche aspire à une planification plus englobante et en phase avec les enjeux durables. La profondeur de ce travail sur les infrastructures du Dolpo illustre l'urgence d'une vision intégrative, renforçant potentiellement l'implication des habitants dans les stratégies d'aménagement.

## **1.4 Structure du mémoire**

Le chapitre qui suit présente une recension de la littérature pertinente sur l'infrastructure routière issue de l'aménagement du territoire et des sciences sociales. Ce chapitre expliquera comment les recherches sur les infrastructures en aménagement du territoire s'intègrent à ces domaines. Il mettra en relation les différentes thématiques et problématiques qui émergent de plusieurs travaux interdisciplinaires sur les infrastructures routières. Ce même chapitre présente le cadre conceptuel et plus précisément les concepts de promesses, paradoxes et ontologies de l'infrastructure mobilisés dans le mémoire. Dans le troisième chapitre, nous aborderons le contexte d'étude, qui s'étend du Népal jusqu'à la région népalaise du Dolpo, en se concentrant sur l'histoire et l'évolution du développement routier, y compris une brève discussion sur les discours développementaux qui l'accompagnent. Dans le quatrième chapitre, nous aborderons ma méthodologie de recherche ainsi que mon regard personnel et mon arrivée sur le terrain. Enfin, les cinquième et sixième chapitres présenteront l'analyse et l'interprétation des résultats de la recherche.



## **Chapitre 2 : Redéfinir l'infrastructure : perspectives multidimensionnelles, promesses, paradoxes et ontologie**

Bien que les aménagistes aient été prompts à identifier les échecs de la planification moderniste et fonctionnaliste (Klosterman, 1985), ils ont été plus lents que certains activistes (ex : Jacobs, 1961) et chercheurs d'autres disciplines (ex : Star, 1999) à développer des analyses critiques des infrastructures. Ainsi, jusqu'au début du 21<sup>ème</sup> siècle, la recherche en aménagement s'est peu intéressée aux tissus matériels, aux pratiques quotidiennes ou encore à l'économie politique des réseaux d'infrastructures. L'indifférence à l'égard de la planification des infrastructures naît tant de son aspect traditionnellement technique que de l'efficacité des visions modernistes de l'infrastructure, lesquelles sont souvent jugées ennuyeuses et associées à des éléments tels que fiches, normes et formalités bureaucratiques (Star, 1999). Les chercheurs s'intéressant aux phénomènes socio-spatiaux, dont ceux en aménagement, auraient longtemps vu ces instruments comme ayant peu d'intérêt parce qu'ils sont strictement techniques et dépolitisés, relevant de l'ingénierie ou d'autres professions techniques (Coutard, 1999, p. 1 ; Graham et Marvin, 2001, p. 20).

La première section de ce chapitre a comme pour objectif de situer la discipline de l'aménagement du territoire dans la recherche sur l'infrastructure. Nous discuterons de l'influence du « tournant infrastructurel » pour la discipline. Comme il sera démontré, ce changement de paradigme a conduit à une approche critique de l'infrastructure et à l'émergence d'une approche plus multidimensionnelle de l'infrastructure. Enfin, nous aborderons les défis et les perspectives d'étude des infrastructures qui se posent pour la discipline de l'aménagement du territoire, en soulignant la nécessité d'adopter une approche plus holistique et durable.

La suite du chapitre fournira des pistes pour répondre à ces défis en examinant comment certains auteurs en sciences sociales ont proposé d'y répondre. Cette discussion amorcera la présentation du cadre conceptuel adopté dans cette recherche et présentera les trois concepts

clés au cœur de ce mémoire : les promesses de l'infrastructure, les paradoxes de l'infrastructure et l'ontologie de l'infrastructure. Bien que ce cadre conceptuel découle de la littérature récente en sciences sociales, il a été adapté et affiné afin que les concepts correspondent mieux à la réalité de mon contexte d'étude. Mon cadre conceptuel a également été alimenté par des concepts secondaires qui seront discutés ci-dessous et par les résultats de ma propre recherche, en interaction constante avec la littérature scientifique.

## **2.1 Le « tournant infrastructurel » et l'émergence des approches multidimensionnelles**

### **2.1.1 L'émergence du tournant infrastructurel**

Au début des années 2000, les études sur l'infrastructure se sont élargies et approfondies, remettant en question le concept d'infrastructure en tant qu'ensemble statique ou neutre d'artefacts physiques. Tel que mentionné en introduction, cela a conduit à l'émergence d'un courant conceptuel et interdisciplinaire appelé « le tournant infrastructurel » (*infrastructure turn*), qui puise son inspiration dans les sciences sociales, notamment de l'anthropologie, de la géographie, et de la sociologie (Addie et al., 2020, p. 11 ; Meagher, 2021, p. 3).

Ce mouvement a été stimulé par des ouvrages et publications marquants, tels que *Splintering Urbanism* (2001) dans les études urbaines, ainsi que les travaux en anthropologie de Susan Leigh Star (1999). Ces études ont mis en lumière la nature dynamique et complexe de l'infrastructure urbaine, qui peut être analysée à travers une multitude de perspectives. Ces approches ont remis en question la vision conventionnelle des infrastructures urbaines comme un ensemble neutre ou technique d'artefacts physiques (perspective qui a longtemps sous-tendu la recherche sur les infrastructures en aménagement), et explorent plutôt la manière dont elles sont façonnées par les processus sociaux, politiques, économiques et environnementaux et la manière dont, en retour, elles les façonnent (Addie et al., 2020).

L'ouvrage *Splintering Urbanism* (2001) de Stephen Graham et Simon Marvin fait figure de précurseur dans les études urbaines critiques et les autres sciences. Il place pour la première fois au centre de la recherche, la politique de l'infrastructure urbaine. Le livre s'appuie sur de

multiples exemples de développement urbain à travers le monde. On y apprend le rôle des infrastructures urbaines dans la promotion des inégalités sociales et spatiales et dans l'identification d'une nouvelle logique de planification favorisant le développement différentiel des espaces urbains. Bien que l'ouvrage se situe principalement dans le domaine des études urbaines, il contribue également à l'aménagement en offrant des perspectives critiques sur les politiques et les pratiques d'infrastructure qui peuvent entraîner des conséquences inéquitables et non durables pour les territoires et leurs habitants. Ainsi, les idées et les concepts développés dans *Splintering Urbanism* peuvent être utiles pour informer et orienter les approches de planification et de gestion des infrastructures.

Cette évolution de la recherche est notamment due à une prise de conscience de la nécessité de concevoir des infrastructures plus durables et résilientes face aux défis contemporains, tels que le changement climatique, la croissance démographique et l'inégalité sociale. Les travaux de Susan Leigh Star (1999) ont joué un rôle crucial dans cette évolution, en soulignant l'importance des infrastructures en tant que système sociotechnique, où les aspects techniques et sociaux sont interdépendants et co-construits. Ainsi, le tournant infrastructurel ouvre la voie à de nouvelles approches et perspectives pour repenser la manière dont nous concevons, planifions et gérons les infrastructures dans nos villes.

### **2.1.2 L'élargissement du champ d'études des infrastructures : vers une approche multidimensionnelle et holistique**

Aujourd'hui, une vingtaine d'années plus tard, « The infrastructure age is upon us » (Steele et Legacy, 2017, p. 1) comme le démontrent les importantes contributions en anthropologie de Larkin (2013), ou encore l'ouvrage *The Promise of Infrastructures* (Anand et al., 2018). En outre, le concept d'infrastructures a été considérablement élargi par les sciences sociales pour inclure une variété de définitions et de significations, allant du réseau, au spectaculaire, au quotidien, au caché ou encore au monumental.

Steele et Legacy (2017, p. 3) soulignent avec pertinence l'émergence d'une approche critique dans l'étude des infrastructures au 21<sup>e</sup> siècle, qu'ils décrivent comme : « a multidimensional and

lived phenomenon [which] is as much about space, place, ecology and culture, as it is about pipes, scaffolding, wire and concrete ».

Les auteurs suggèrent que pour comprendre pleinement l'impact et la signification des infrastructures, il est essentiel de prendre en compte les aspects sociaux, culturels et environnementaux qui les entourent. Cette nouvelle façon d'analyser l'infrastructure souligne l'importance de comprendre l'infrastructure routière non seulement comme une construction physique, mais aussi comme un système complexe qui est profondément lié à l'environnement et à la culture d'un lieu particulier. L'infrastructure routière ne concerne pas seulement les matériaux utilisés pour la construire, mais aussi l'impact qu'elle a sur les personnes qui l'utilisent et l'environnement dans lequel elle se trouve.

Gandy (2011, p. 58) met en lumière cette évolution et ce changement de paradigme en expliquant :

More recently, the study of infrastructure has been extended to include multi-dimensional analysis of the horizontal and vertical composition of space, the interrelationships between visible and invisible domains, and the transition from integrated of service provision to more socially and spatially differentiated systems.

Dans le même d'ordre d'idées, Gupta (2018) souligne la complexité et la diversité des infrastructures, qui vont bien au-delà de leur simple fonctionnalité. D'après l'auteur, les infrastructures peuvent être considérées comme une métaphore concrète de trois façons : premièrement, comme une présence physique facilitant la communication, les déplacements et le transport ; deuxièmement, comme une initiative biopolitique visant à améliorer la santé et le bien-être publics tout en promouvant la discipline et le contrôle ; et troisièmement, comme un projet aspirant qui représente une vision pour l'avenir.

Cette évolution de la perception de l'infrastructure en tant qu'outil vers une réalité multidimensionnelle plus complexe nous invite à réévaluer nos approches existantes et à chercher de nouvelles méthodologies pour aborder les défis de l'infrastructure moderne. Cependant, il existe encore des lacunes significatives dans ce domaine de recherche, en particulier en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Nous allons aborder ces lacunes et explorer les possibilités de recherche future dans la sous-section suivante.

### **2.1.3 Défis et perspectives dans l'étude des infrastructures : repenser l'aménagement du territoire pour une approche holistique et durable**

L'étude contemporaine des infrastructures est confrontée à une complexité croissante, nécessitant une perspective multiple et interdisciplinaire. Malgré l'émergence du « tournant infrastructurel », l'implication des planificateurs du territoire demeure primordiale, un point souligné par Neuman et Smith (2010) et Guma (2023). Ces auteurs ont insisté sur la nécessité d'accorder plus d'attention à ce domaine, souvent considéré comme le parent pauvre des études urbaines : « the planning profession's interest in infrastructure has declined somewhat in deference to specialists, such as engineers, other public work officials, public administrators, and financiers. » (Neuman et Smith, 2010, p.34)

Il est essentiel que les planificateurs restent engagés dans les discussions sur l'infrastructure pour deux raisons principales. D'abord, leur formation et perspective généraliste leur permettent d'équilibrer les besoins en infrastructure avec d'autres préoccupations environnementales, sociales et économiques, une approche favorisée par la planification collaborative et la participation citoyenne (Innes et Booher, 2018). Ensuite, la planification urbaine et rurale ne concerne pas seulement la construction d'infrastructures, mais aussi leur intégration dans les contextes urbains et ruraux existants et leur adaptation aux besoins évolutifs des communautés (Healey, 2007).

Une autre critique majeure de l'étude de l'infrastructure par Neuman et Smith (2010, p.32) est que les activités des planificateurs du territoire liées à l'infrastructure sont souvent réactives plutôt que proactives. Selon eux, les personnes qui planifient l'aménagement du territoire réagissent souvent aux problèmes au fur et à mesure qu'ils se présentent, plutôt que de planifier à l'avance. Ils suggèrent que l'infrastructure devrait être considérée dans son ensemble, et non pas étape par étape ou de manière incrémentielle.

Cette méthode a tendance à ignorer comment différents systèmes d'infrastructure sont liés les uns aux autres. Elle ne prend pas en compte la manière dont différents modes de transport et systèmes peuvent travailler ensemble (synergies multimodales et multisystèmes). Elle néglige également comment les droits de passage sont partagés, c'est-à-dire comment différentes personnes ou entités peuvent utiliser la même zone. Enfin, elle ne considère pas comment tout cela interagit avec la structure de la ville (le tissu urbain) et son fonctionnement général.

Guma (2023) souligne que cette vision réductrice et technocratique du développement des infrastructures, souvent sous-tendue par des visions néolibérales et capitalistes, est problématique. En effet, elle tend à considérer les infrastructures comme des échecs lorsqu'elles ne répondent pas aux normes et aux standards globaux. Cette vision néglige le fait que les infrastructures sont des systèmes en constante évolution, façonnés par des pratiques sociomatérielles situées et qui peuvent fonctionner de manière différente et multifacette, parfois divergeant des normes et des idéaux qui circulent à l'international.

Barua (2021), souligne un autre défi majeur : l'ontologie de l'infrastructure dominante demeure, à ce jour, anthropocentrique. Cette perspective suit celle de Larkin (2013), qui suggère que l'étude des infrastructures est principalement axée sur des éléments associés à l'humain, qu'il s'agisse de constructions physiques, de connaissances ou d'aspects sociaux. Les disciplines de l'aménagement, par exemple, tendent ainsi à se concentrer principalement sur les besoins des êtres humains et la manière d'y répondre. Cette approche limite l'infrastructure à sa fonction pour les humains, en négligeant son impact sur le non-humain (Graham et Marvin, 2022). Contrastant avec cette perspective, Barua (2021) ainsi que Graham et Marvin enjoignent les chercheurs à considérer l'infrastructure comme un système vivant en perpétuelle évolution, où les animaux, les plantes et les machines jouent un rôle crucial. Comme on le verra plus loin, c'est la perspective qui a été adoptée dans ce mémoire.

En plus de ces défis, la question de la religion a été soulevée, débattue ou évitée dans la planification du territoire depuis plus d'un siècle. Manouchehrifar (2019) souligne que la relation entre la religion et la planification est devenue plus conflictuelle que délibérative, en raison de

diverses lois et réglementations. Il suggère que la planification urbaine a souvent été conçue sous l'hypothèse normative de « l'indifférence religieuse », c'est-à-dire que la religion est considérée comme inconséquente pour les délibérations de planification. Cependant, cette hypothèse néglige d'examiner les préconditions et les conséquences d'un processus de pouvoir séculier pour la dynamique de la planification en action et l'organisation de la vie sociale au sein des constituants de la planification. Cette perspective, dans le contexte de la présente recherche, souligne l'importance de prendre en compte la religion dans la planification et le développement des infrastructures. On verra dans la suite de ce mémoire que cette prise en compte de la dimension sacrée et des croyances liées au territoire est essentielle dans un contexte comme le Dolpo où le religieux façonne encore de façon importante le rapport au monde.

Une part substantielle de la littérature actuelle sur les infrastructures dans l'aménagement du territoire provient des études urbaines. Cependant, il est crucial de noter que les infrastructures ne sont pas seulement une préoccupation urbaine. Elles ont des implications significatives à l'échelle régionale, influençant et étant influencées par une multitude de processus régionaux. Comme le plaide Addie et al (2020), l'ouverture de la « boîte noire » de l'infrastructure implique une régionalisation du « tournant infrastructurel » :

Regionalizing the infrastructure turn involves the complementary but distinct projects of applying a regional perspective to the infrastructure turn (thinking about infrastructure through the region) and engaging infrastructure as empirical and conceptual problematic to interrogate regional processes (thinking about the region through infrastructure). (p. 11)

Par ailleurs, dans la revue de littérature sur l'aménagement, l'analyse multidimensionnelle des infrastructures révèle des lacunes significatives. Ces manquements se font particulièrement ressentir dans la compréhension de la temporalité des infrastructures ainsi que des promesses inhérentes et ruptures potentielles qui y sont associées (Monstadt, 2022).

L'article intitulé *Urban and Infrastructural Rhythms and the Politics of Temporal Alignment* de Jochen Monstadt (2022) plaide justement en faveur d'une plus grande attention portée aux temporalités des infrastructures. L'auteur estime qu'il est urgent d'intensifier le dialogue pour relier les théories du temps à des études empiriques détaillées sur les temporalités territoriales

et infrastructurelles. D'après l'auteur, en examinant les schémas diachroniques du changement des infrastructures, leurs rythmes hétérogènes et la superposition complexe du temps dans le développement des infrastructures, les chercheurs peuvent acquérir une compréhension plus nuancée des façons dont les infrastructures façonnent le développement territorial et la politique d'alignement temporel.

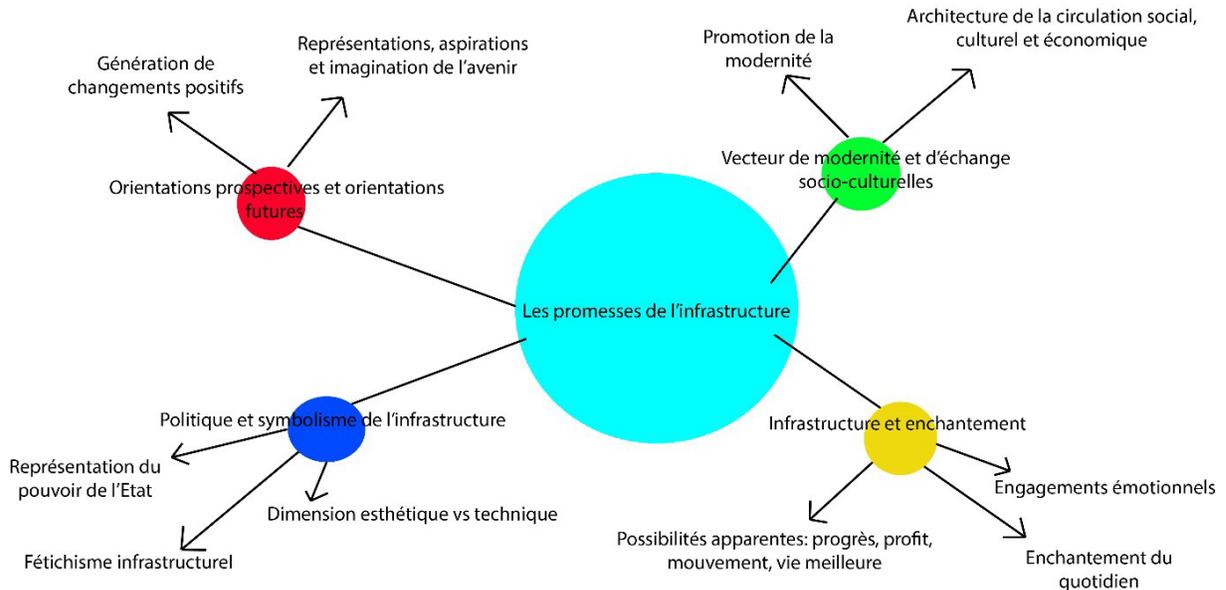
En accord avec Monstadt, Guma (2023, p. 304) souligne également l'importance de comprendre les temporalités et les dynamiques urbaines et infrastructurelles. Il va toutefois plus loin en incitant les chercheurs à considérer comment ces facteurs façonnent la vie quotidienne et les réalités des villes dans des contextes situés. Appel et al. (2018, p. 27) mettent en avant l'importance de prendre en compte à la fois les aspects positifs et négatifs des projets d'infrastructure pour mieux comprendre les enjeux associés.

Les infrastructures, bien qu'étant au cœur des dynamiques territoriales, voient leurs impacts sur les relations sociales, économiques, politiques et culturelles fréquemment minimisés lors des processus de planification. En conséquence, la dimension affective des infrastructures, c'est-à-dire leur capacité à susciter des émotions et à générer des attentes chez les personnes qui les utilisent ou en subissent les effets, est souvent négligée dans le processus décisionnel de la planification (Feildel, 2013 ; Viderman et Knierbein, 2020).

Il est désormais crucial de reconnaître et d'intégrer ces dimensions pour mieux comprendre les dynamiques des infrastructures dans toute leur complexité ainsi que leur impact sur la société, l'environnement et la politique. Ce changement de paradigme offre de nouvelles opportunités pour repenser et améliorer la planification et la gestion des infrastructures dans une perspective plus holistique et durable. Les sections suivantes examinent comment certains auteurs ont cherché à répondre à ces défis.

## 2.2 Exploration du concept de promesses de l'infrastructure

**Figure 6** Schéma conceptuel des implications socio-culturelles et symboliques des promesses de l'infrastructure.



© 2022 par Oscar Chappe

Dans ce foisonnement de concepts, ma recherche se penche sur un concept général relativement peu traité : les « promesses de l'infrastructure ». Au-delà du développement, de l'amélioration des conditions de vie et de la modernité, des auteurs ont récemment proposé l'idée selon laquelle les infrastructures, et plus particulièrement les routes, sont aussi génératrices de promesses qui peuvent prendre la forme de représentations, d'aspirations et d'imagination de l'avenir (Larkin, 2008, Anand et al., 2018). En ce sens, dans l'ouvrage intitulé *The Promise of Infrastructure* (Anand et al., 2018 p. 3), les auteurs écrivent :

Material infrastructures, including roads and water pipes, electricity lines and ports, oil pipelines and sewage systems, are dense social, material, aesthetic, and political formations that are critical both to differentiated experiences of everyday life and to expectations of the future. They have long promised modernity, development, progress, and freedom to people all over the world.

Je définis le concept de promesse en m'appuyant sur Harvey (2018, p. 80) qui l'entend comme « that which affords a ground of expectation of something to come ». C'est-à-dire une orientation

prospective qui imagine un avenir (meilleur ou non) découlant de la matérialisation des projets d'infrastructure. Ces promesses sont généralement fondées sur l'hypothèse que les projets d'infrastructure génèrent des changements positifs. Ceci va des notions très générales de modernité, développement, progrès et liberté listés dans la citation de Anand et al. ci-dessus, à des changements plus concrets tels qu'une croissance économique accrue, une plus grande équité sociale ou encore une durabilité environnementale.

Les sous-sections suivantes montreront comment des auteurs ont abordé certains concepts qui sous-tendent les promesses de l'infrastructure.

### **Les infrastructures comme vecteurs de modernité et d'échange socioculturel**

Le terme « infrastructure » remonte à la fin du XIXe siècle. Il a été employé pour la première fois en 1886 par un ingénieur français, Eugène Freyssinet, qui l'a utilisé pour désigner le travail d'organisation effectué sous ou avant la pose de voies ferrées, comme l'aménagement de l'assise des routes, des ponts, des tunnels, des enquêtes, des plans, etc. (Carse, 2017, p. 29). C'est seulement en 1927, lorsque le terme a été adopté en anglais, qu'il a été défini comme faisant référence aux ouvrages physiques tels que les routes, les ponts, l'alimentation électrique, les lignes de communication et l'éclairage public, nécessaires aux aspects matériels et organisationnels de la modernité (Gandy, 2011, p. 58).

En ce sens, les infrastructures ont longtemps été conçues et perçues comme l'un des principaux vecteurs de la modernité. L'anthropologue Brian Larkin (2013) propose une conception de l'infrastructure plus large, en décrivant les infrastructures comme « des architectures de la circulation » selon sa célèbre définition : « matter that enable the movement of other matter » (p.329). Elles permettent donc des échanges dans l'espace, par exemple la communication entre étrangers, facilitant ainsi le développement des sociétés modernes.

Dans cette nouvelle définition, nous comprenons que les infrastructures permettent et limitent la circulation non seulement des biens et des services, mais aussi des idées, des valeurs et des pratiques sociales et des cultures. Elles façonnent la manière dont les gens interagissent entre eux, avec leur environnement et leurs institutions, et ont donc un impact profond et durable sur le développement social et économique. L'infrastructure n'est donc plus considérée comme une

structure physique, mais aussi une architecture sociale, culturelle et politique<sup>8</sup>. De plus, Edwards (2002, p.186) souligne que les infrastructures façonnent et stabilisent les conditions de la modernité. Amin et Thrift (2017, p. 39) vont plus loin en affirmant que « infrastructure is no longer an effect but a cause » des conditions de la modernité. Et ceci s'applique à toutes les infrastructures. En ce sens, bien que les infrastructures en zone rurale (ex : routes, ponts, réseaux d'électricités et d'eaux) soient des « oubliées » de la recherche par rapport à leurs homologues urbaines (Addie et al., 2020), elles sont tout aussi importantes à analyser pour leur capacité à promouvoir la modernité.

### **Les infrastructures comme vecteur d'enchantement**

Dans le cadre de ma recherche sur les Dolpopa et leur anticipation des projets d'infrastructure routière, les promesses ne seront pas uniquement étudiées à travers le prisme de l'économie et de la technologie. Elles seront également évaluées au regard des défis et des risques quotidiens auxquels la communauté est confrontée, et de l'espoir que les futures infrastructures sauront y répondre.

Cette vision trouve un écho dans l'étude menée au Pérou par Harvey et Knox (2012). Les auteurs suggèrent que les infrastructures peuvent évoquer une certaine forme d'émerveillement, suscité par les possibilités apparentes qu'elles offrent — le progrès, l'attrait du profit, la promesse de circulation, de mouvement et d'une vie meilleure. Cependant, les auteurs ajoutent que ces promesses deviennent plus tangibles lorsque l'on considère les engagements émotionnels qui accompagnent les processus de développement. En fait, l'adhésion aux promesses de l'infrastructure émane de ce qu'ils appellent les « enchantements du quotidien. » (p.534), un concept-clé qui réfère aux interactions quotidiennes et banales avec l'infrastructure. C'est en examinant les réalités quotidiennes marquées par la stagnation, la rupture, et l'obstruction que les promesses enchanteuses liées aux projets d'infrastructure peuvent être revivifiées et réexaminées. Ces expériences concrètes, souvent pleines de défis, renforcent la puissance du discours sur les promesses de développement. Elles intensifient le désir que les infrastructures

---

<sup>8</sup> Par exemple, la construction et l'entretien des routes dans une ville ou une région ne servent pas seulement d'infrastructure physique pour le transport, mais aussi de base pour les interactions sociales, culturelles et politiques.

contrôlent les forces indisciplinées, qu'elles soient humaines ou non humaines, et reflètent ainsi les enchantements du quotidien qui accompagnent les aspirations au progrès et à une vie meilleure. Ainsi, selon Harvey et Knox (2012), tout comme dans la présente recherche, les promesses des infrastructures ne sont pas seulement liées à ce qu'elles peuvent apporter de positif, mais aussi à la façon dont elles aident les gens à faire face aux défis et aux difficultés de la vie quotidienne.

### **Politique et symbolisme des infrastructures : Le mirage de la modernité**

Pour certains auteurs dont notamment Larkin (2013, p. 177), les promesses de l'infrastructure réfèrent à « this political compact, and political aesthetics makes visible the governmental promise of infrastructure as a reflexive, politically charged thing ». Dans cette veine, dans son étude des infrastructures soviétiques, Collier (2011) s'est penché sur ce que les infrastructures nous révèlent sur les pratiques du gouvernement. Pour ce faire, il a abordé les infrastructures comme un mélange de rationalité politique, de techniques administratives et de systèmes matériels. L'analyse de Collier fait écho à celles d'autres auteurs selon lesquels les États-nations construisent souvent des infrastructures non pas pour répondre aux besoins des sociétés, mais parce que ces infrastructures signifient que l'État-nation est avancé et moderne (voir aussi Ferguson 1999 ; Apter 2005 ; Harvey et Knox 2015). Anand (2018, p.64) nous donne un bon exemple du phénomène :

When China held the Olympics, people from the rest of the world marveled as much at the amazing infrastructure that had been put into place as they did the Games themselves. Indeed, in the race to be counted as a developed nation-state, infrastructure is critical. Nothing announces that a place is a world-class city or a developed nation-state as much as its infrastructure.

Dans le même ordre d'idées, Larkin (2013) avance que le mode poétique du discours de l'infrastructure<sup>9</sup> est visible dans le contexte où elles sont souvent détachées de leur fonction

---

<sup>9</sup>Ce concept, développé par Brian Larkin (2013), reconnaît les infrastructures non seulement comme des systèmes techniques, mais aussi comme des formes matérielles et sémiotiques qui portent en elles des désirs, des fantasmes et des significations sociopolitiques. L'auteur suggère que les infrastructures existent sous des formes distinctes de leur fonctionnement purement technique et doivent être analysées comme des véhicules sémiotiques et esthétiques concrets orientés vers des destinataires. En d'autres termes, les infrastructures sont perçues non seulement en termes de leur fonctionnalité, mais aussi en termes de leur apparence, de leur symbolisme et de leur impact sur la

technique. Elles deviennent un moyen pour l'État de représenter son pouvoir auprès de ses citoyens, créant une politique du « comme si »<sup>10</sup> (Wedeen ; cité dans Larkin, 2013, p. 335). En d'autres mots, les infrastructures peuvent être conçues pour leur apparence plutôt que pour leur fonctionnalité, un phénomène que certains auteurs qualifient de « fétichisme infrastructurel » (Khan, 2006 cité dans Larkin, 2013, p. 334 ; Dalakoglou, 2010). Larkin (2013, p. 336) avance même que « la dimension esthétique » de l'infrastructure (plutôt que sa dimension technique) est le mode dominant par lequel l'infrastructure apparaît (voir aussi Davies, 2021 ; Mrázek, 2002).

En s'appuyant sur le concept de promesses de l'infrastructure et sur les sous-concepts qui s'y rattachent discutés ci-dessus, ma recherche vise à éclairer comment les Dolpopa anticipent et imaginent les transformations associées aux projets de construction routière dans leur région. La section suivante présente le deuxième concepts-clés qui sous-tend cette étude : celui des paradoxes de l'infrastructure.

## 2.3 Exploration du concept de paradoxes de l'infrastructure

Les promesses initiales de l'infrastructure dont il a été question ci-dessus ne sont pas toujours tenues (Star, 1999). Si cette promesse n'est pas tenue, l'infrastructure peut donc se transformer en une source de traumatisme pour la population locale. Cette observation sous-tend le concept de « paradoxes de l'infrastructure ». Cette notion, telle qu'entendue dans la présente recherche, découle de l'observation d'Appel et al. (2018, p. 27) : « New infrastructures are promises made in the present about our future. Insofar as they are so often incomplete—of materials not yet fully moving to deliver their potential—they appear as ruins of a promise. ».

L'article *Paradoxical Infrastructures : Ruins, Retrofit, and Risk* (Howe et al., 2016) offre une exploration approfondie de ce concept, en se concentrant sur trois thèmes-clés : la ruine, la rénovation et le risque.

---

société. Ce mode poétique met l'accent sur l'aspect esthétique et symbolique des infrastructures, en plus de leur fonctionnement technique.

<sup>10</sup> Dans le contexte des infrastructures, par exemple, les acteurs politiques et les institutions pourraient agir « comme si » un projet d'infrastructure était fonctionnel et bénéfique pour la population, même si, en réalité, il ne l'est pas. Ils pourraient présenter des budgets, des rapports et d'autres documents pour donner l'apparence de progrès et de développement, alors que les projets d'infrastructure réels sont défaillants ou inexistantes. Cette politique du « comme si » peut servir à maintenir le pouvoir, à contrôler les perceptions et à renforcer des réseaux clientélistes, en manipulant les attentes et les espoirs de la population.

La ruine est présentée par les auteurs comme une manifestation de la dualité de l'infrastructure : bien qu'elle soit un moteur de développement et de progrès, elle est également sujette à la dégradation et à l'effondrement. Cette dégradation met en lumière les hypothèses de facilitation et de fonctionnement sans fin inhérentes à l'infrastructure. La rénovation est décrite comme un oxymore ontologique qui tente de concilier le passé et l'avenir de l'infrastructure. Cette tentative révèle que la solidité de l'infrastructure, tant sur le plan matériel que symbolique, est plus une apparence qu'une réalité. Le risque, quant à lui, souligne l'ironie inhérente à l'infrastructure : bien que l'un de ses objectifs principaux soit de minimiser le risque, sa mise en œuvre peut en fait engendrer de nouveaux risques.

Le concept de paradoxes de l'infrastructure est issu de travaux qui ont élargi considérablement l'imagination et les conditions de possibilité des infrastructures (Bowker, 1996 ; Star, 1999). L'anthropologue Star (1999, p.380) a défini les infrastructures comme des « systems of substrates », enfouies dans et à l'intérieur d'autres structures, arrangements sociaux et technologies, par exemple les tuyaux, etc. Elle ajoute que les infrastructures sont par définition transparentes (et en grande partie invisibles<sup>11</sup>), mais que des ruptures et des pannes peuvent les rendre visibles (voir également Collier 2011 ; Elyachar 2010 ; Graham et Marvin 2001 ; Larkin 2008). En ce sens :

Infrastructure comes to matter in its failing: as acute or chronic infrastructure failure denying access to and fair and equal distribution of the basic means of living. Infrastructure only becomes visible, present, and experienced in its failure to deliver what has been promised by authorities, by development agencies or by narratives of modernity. (Niewöhner, 2015, p. 4)

En d'autres termes, les infrastructures ne sont souvent prises en compte que lorsqu'elles dysfonctionnent ou échouent, révélant ainsi les inégalités et les problèmes sous-jacents liés à leur conception, leur mise en œuvre et leur gestion mettant alors en lumière divers phénomènes sociaux (négociations, contestations, ruptures, etc.) (Anand, 2015 ; Luque-Ayala et Silver, 2016 ; Harvey et Knox, 2012).

---

<sup>11</sup> Larkin (2013, p. 336) précise cependant que l'invisibilité n'est qu'un aspect de l'infrastructure, situé à la limite extrême d'un éventail de possibilités de visibilité qui vont de l'invisible aux grands spectacles et tout ce qui se trouve entre les deux.

Les sous-sections suivantes passent en revue trois dimensions paradoxales de l'infrastructure qui se révèlent dans sa rupture : le processus de ruine, le renforcement des inégalités et l'affect de l'infrastructure.

### **La fragilité temporelle de l'infrastructure : l'infrastructure et processus de ruine**

Plusieurs auteurs en anthropologie posent une réflexion très pertinente sur la ruine infrastructurelle<sup>12</sup> et la fragilité temporelle de l'infrastructure. Les travaux de Ramakrishnan et al. (2021), par exemple, démontrent l'importance d'analyser le processus de dégradation, d'entretien et de réparation des infrastructures, et ce, en lien étroit avec les configurations sociales, politiques et socioécologiques. Dans une perspective similaire, Gupta (2018) met de l'avant la notion de « processus de ruine » (*ruination*) attirant notre attention sur le travail continu d'entretien nécessaire pour maintenir les projets d'infrastructure en bon état. Il définit le concept de la manière suivante : « Ruination is not about the fall from past glory but this property of in-between-ness, between the hopes of modernity and progress embodied in the start of construction, and the suspension of those hopes in the half-built structure. » (p.70).

En se basant sur l'exemple de l'aéroport de Narita, au Japon, l'auteur soutient que la représentation d'un projet d'infrastructure comme complété est un acte idéologique et que de nombreuses infrastructures sont en réalité en constante évolution en raison de la dégradation des matériaux et de l'obsolescence technologique. En d'autres termes, les infrastructures sont constamment en proie à la dégradation et doivent être entretenues pour éviter qu'elles ne deviennent des ruines infrastructurelles. Pour Gupta (ibid, p. 62), l'infrastructure est un processus à la croisée de différentes temporalités et se caractérise par des futurs multiples, résultant des interactions complexes entre les aspects sociaux, techniques, matériels, idéologiques, performatifs, pédagogiques et aspirants.

---

<sup>12</sup> La ruine infrastructurelle est la destruction ou la détérioration d'infrastructure, telle que des routes, des ponts et d'autres installations publiques, en raison de catastrophes naturelles, d'erreurs humaines ou de négligence. Il peut également s'agir de la destruction de l'infrastructure économique d'un pays, comme les usines, les centrales électriques et autres installations industrielles.

S'appuyant sur la notion de geste proposée par Agamben<sup>13</sup>, Weszkalnys (2016) analyse comment les infrastructures peuvent parfois soutenir et maintenir la potentialité des projets sans nécessairement les mener à leur réalisation concrète. Les infrastructures agissent comme des gestes dans le sens où elles contribuent à la suspension et au report de l'échec, tout en maintenant l'espoir d'un potentiel futur. Au lieu d'apporter une valeur productive, elles prolongent l'attente d'un avenir meilleur. Cette conceptualisation met en évidence les formes spéculatives et les réalignements temporels et matériels qui émergent lorsque les choses ralentissent, tout en maintenant la promesse d'un potentiel futur. En d'autres mots, dans leur forme gestuelle, les infrastructures contribuent à retarder l'échec, empêchant les projets d'être radiés ou abandonnés.

### **Infrastructures et inégalités : analyse des mécanismes politiques de la fragmentation**

Tout comme les auteurs discutés ci-dessus, Appel et al. (2015), notent que : « infrastructural breakdowns saturate a particular politics of the present. As such, the material and political lives of infrastructure reveal fragile relations between people, things, and the institutions (both public and private) that seek to govern them. » Cette observation fait écho aux travaux issus de la géographie humaine qui, s'appuyant sur des analyses marxistes de l'environnement bâti, ont exploré le rôle des infrastructures dans le processus de production et de différenciation de l'espace (Appel et al., 2018, p11).

Harvey et Knox (2015) dans leur ethnographie sur les routes au Pérou nous expliquent que les routes, en tant que formes infrastructurelles, manifestent le politique, non seulement par les transformations qu'elles promettent, mais aussi en agençant et en réorganisant l'espace de la vie quotidienne. Pour simplifier, les auteurs suggèrent que les routes créent des espaces pour des formes institutionnelles de gouvernance exercées non seulement par des représentants élus de l'État, mais aussi par les technocrates (ingénieurs, planificateurs, architectes, fonctionnaires, médecins, scientifiques) et les dispositifs et instruments qu'ils créent et déploient (les bulldozers par exemple).

---

<sup>13</sup> Selon Agamben, le geste est l'exposition de la médialité, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de produire ou d'agir, mais plutôt d'endurer et de soutenir quelque chose.

Cette même étude met également l'accent sur les bénéfices inégaux des routes ainsi que leur imprévisibilité : « Roads enable the networked flow of goods, labor, and services. They deliver the basic conditions of modern living, although, as all scholars of modernity are aware, the benefits are uneven and unpredictable (p. 7). ».

Cette perspective reflète une approche technopolitique qui est, selon Larkin (2013, p.328), encore dominante dans la recherche sur l'infrastructure. Cette approche aborde l'infrastructure du point de vue des formes de rationalité politique qui sous-tendent les projets technologiques et de la manière dont elles donnent lieu à une activité destinée à façonner, guider ou influencer la conduite des personnes (Larkin, 2010, p. 70). Cette approche sous-tend, par exemple l'analyse proposée dans l'influent ouvrage *Splittering Urbanism* (2001) dans lequel Graham et Marvin démontrent comment les infrastructures, incluant les réseaux d'information et de communication, peuvent fragmenter l'expérience de la ville. Bien que plus souvent appliquée à des contextes urbains, l'approche technopolitique est également pertinente pour l'étude du rôle et des impacts des infrastructures sur les processus de fragmentation socioterritoriale et sur la création d'inégalités sociales en contexte rural, comme le démontrent les travaux de Campbell (2010) et Gurung (2021) sur les routes dans certaines régions du Népal.

C'est dans ce contexte que Gurung (2021, p. 104) souligne qu'aborder les infrastructures à la fois comme « things, process, and relation », permet d'examiner « the complex materiality and sociality of infrastructures to challenge the many faces of infrastructural orthodoxies ». Selon lui, l'orthodoxie infrastructurelle doit être comprise comme étant à la fois : « the currency of the linear narratives of infrastructures » et comme « an analytic to critically examine the multivalent effects of infrastructures through viewing infrastructures as a contingent process of becoming. » (p. 104). Cette perspective souligne que, paradoxalement, alors que l'infrastructure promet de réduire la pauvreté, elle peut aussi déconnecter certains lieux et individus et favoriser l'insécurité alimentaire.

### **Les enjeux affectifs des infrastructures : entre fragilité, espoir et confrontation**

Les travaux sur la fragilité, le caractère « incomplet », les pannes et les effondrements des infrastructures (Ramakrishnan et al., 2021 ; Edwards et al., 2009 ; Jensen 2016 ; Gupta, 2018 ;

Carse et Kneas, 2019) mettent en lumière l'importance de s'attarder à la dimension affective de l'infrastructure (Appel et al., 2018, p.26 ; Ramakrishnan et al., 2021). La détérioration des infrastructures met en effet en évidence les investissements affectifs et les significations associés à un ensemble particulier de projets au cours de leur durée de vie (Schwenkel, 2013).

Madeleine Reeves (2017, p. 711) a par exemple examiné la « force affective de l'intervention infrastructurelle » et a développé la catégorie de « l'espoir infrastructurel » en lien avec la construction de routes le long de la frontière entre le Kirghizistan et le Tadjikistan. Financées par des investissements chinois et des organismes de prêt internationaux, ces routes sont promues comme un moyen d'assurer un meilleur avenir à cette région frontalière marginale. Toutefois, leur construction a également suscité l'inquiétude des populations locales, qui craignent d'être piégées. L'anticipation des projets d'infrastructure, démontre Reeves, est donc souvent un objet à la fois d'espoir et d'anxiété qui reconfigure les relations sociales ainsi que les environnements naturels et les paysages. Pour cet auteur, comme pour Knox (2017), les infrastructures peuvent susciter à la fois anticipation et désillusion, espoir et frustration, voire colère.

Les émotions et les affects liés aux infrastructures ne sont toutefois pas seulement le résultat de leurs dysfonctionnements ou de leurs échecs, mais également des promesses et des attentes qu'elles suscitent (Harvey et Knox, 2012). Les projets d'infrastructure sont souvent présentés comme des instruments de développement et de progrès, porteurs d'espoir pour un avenir meilleur. Cependant, comme le montrent les travaux de Reeves (2017) et d'autres chercheurs (Appel et al., 2018 ; Ramakrishnan et al., 2021), ces promesses sont souvent confrontées à des réalités complexes et ambivalentes, marquées par des inégalités, des contestations et des incertitudes.

Dans cette perspective, l'étude des dimensions affectives et émotionnelles des infrastructures éclaire les processus sociaux, politiques et culturels qui façonnent et sont façonnés par ces systèmes. En analysant les réponses émotionnelles des individus et des communautés aux infrastructures, ainsi que les tensions et les confrontations qui peuvent en découler, les chercheurs peuvent mieux comprendre les dynamiques complexes et souvent contradictoires qui sous-tendent les projets d'infrastructure et leur impact sur les sociétés et les environnements.

En résumé, les paradoxes de l'infrastructure sont un concept complexe qui sera mobilisé dans la présente recherche principalement à travers trois grandes thématiques : l'effondrement de l'infrastructure, le processus de ruine et l'affect de l'infrastructure. Bien que largement utilisé dans le contexte urbain, on verra que ce concept trouve une pertinence particulière dans les zones rurales comme le Dolpo où les infrastructures routières ne sont jamais vraiment finalisées et toujours à risque de disparaître.

## **2.4 Exploration du concept de l'ontologie de l'infrastructure**

Comme on l'a vu précédemment, les infrastructures sont souvent conçues et perçues comme des objets matériels soutenant et facilitant les activités humaines. On a également vu que divers groupes de chercheurs ont proposé des redéfinitions de la notion même d'infrastructure, ouvrant la voie à des perspectives analytiques plus larges et inclusives. Une de ces perspectives récemment mises de l'avant suggère que l'infrastructure joue un rôle dans l'émergence de nouvelles ontologies, c'est-à-dire dans l'évolution de la manière dont nous comprenons et catégorisons le monde qui nous entoure. Cette idée va au-delà d'une simple perception ou compréhension : elle souligne que l'ontologie est également une façon de faire l'expérience du monde, où l'infrastructure peut influencer non seulement notre pensée, mais également notre interaction et l'expérience concrète avec notre environnement. Dans le contexte de la présente recherche, l'ontologie de l'infrastructure désigne la manière dont les infrastructures existent et sont comprises. Bien que les infrastructures soient perceptibles par les sens, leur rôle est souvent éclipsé par l'attention portée aux éléments qu'elles déplacent ou soutiennent. Comme plusieurs des auteurs discutés dans les sections précédentes, Morten Axel Pedersen (2017), soutient toutefois que les infrastructures ne sont pas uniquement des objets matériels, mais aussi des formes sociales qui peuvent être considérées comme des concepts et des théories distincts, et donc des ontologies à part entière.<sup>14</sup> L'ontologie permet, selon l'auteur, de prendre au sérieux des choses intrinsèquement instables, telles que des centrales électriques planifiées qui ne sont jamais construites ou des esprits chamaniques en fuite (Pedersen, 2011).

---

<sup>14</sup> Dans son étude sur les bidonvilles d'Oulan-Bator, Pedersen explore comment le manque de connaissances sur les projets d'infrastructure alimente les rêves et les plans d'avenir des personnes dépossédées. L'ignorance elle-même, d'après l'auteur, peut être considérée comme une forme unique d'infrastructure, car elle constitue un fondement à partir duquel émergent la certitude et l'incertitude.

Les prochaines sous-sections explorent certains des concepts qui sous-tendent l'ontologie de l'infrastructure.

### **Vers une ontologie non-anthropocentrique de l'infrastructure : l'infrastructure et le non-humain**

L'élargissement de l'ontologie de l'infrastructure fait écho à ce qu'on pourrait considérer comme l'expression d'un tournant anti-anthropocentrique émergeant à l'ère de l'anthropocène (Boyer 2018 ; Hetherington 2019 ; Barua 2021). Pour certains, l'intérêt même des anthropologues pour l'infrastructure, « echoes the search for overcoming the constitutive dualisms of human-centered, modernist paradigms » (Buier, 2022, p.2). Illustré par les travaux de Haraway (2003), et Tsing (2015), ce tournant se caractérise par une prise de conscience de l'importance des non-humains (animaux, plantes, micro-organismes, objets) en tant qu'acteurs et agents actifs à part entière (plutôt que passifs), capables d'influencer et de façonner les systèmes dont ils font partie et les interactions qui en découlent.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'étude des infrastructures, Barua (2021) propose d'y intégrer les entités non humaines, soulignant l'interconnexion entre infrastructures et êtres non humains. Selon lui, les infrastructures ne sont pas seulement une structure physique, mais un système complexe de relations entre les humains, les non-humains et leur environnement. L'auteur considère l'infrastructure comme un système vivant en perpétuelle évolution, où les entités non humaines, comme les animaux, les plantes et les machines jouent un rôle crucial. Il pose dès lors la question suivante : comment pourrions-nous reformuler ce qu'est l'infrastructure si nous supposons que les matières en relation avec l'infrastructure concernent également les non-humains ?

Il soutient ainsi que les infrastructures produisent des mobilités et des immobilités non humaines qui modifient radicalement la dynamique de la vie. Dans cette nouvelle ontologie de l'infrastructure, l'auteur indique que les infrastructures ne sont pas seulement des substrats sous-jacents à la vie humaine, mais deviennent le support même de l'habitation non humaine. Il

soutient qu'une extension de ce concept est essentielle pour comprendre comment les écologies « naturelles » et infrastructurelles s'entremêlent et pour saisir l'impact de l'infrastructure sur la vie humaine. Enfin, l'auteur examine comment la vie non humaine elle-même est rendue infrastructurelle.

Toutefois, en intégrant les idées de Yeh (2017, p.147), il est important de reconnaître que, bien que les perspectives anti-anthropocentriques apportent des perspectives précieuses, elles peuvent parfois privilégier certains humains et non-humains au détriment d'autres, et peuvent négliger des réalités politiques et historiques complexes<sup>15</sup>. En tenant compte de cette critique, le non-humain dans le contexte de ma recherche, réfère non seulement aux animaux, mais aussi aux dieux et esprits qui habitent les sources d'eau et les points de repère spécifiques. Bien que contextuelle, cette ontologie n'est pas propre au Dolpo, mais imprègne une grande partie du monde himalayen et tibétain où la relation entre la nature et les êtres (humains et non-humains) est souvent conçue comme un équilibre entre « le contenant et son contenu » (Lama et Yeh, 2010 ; Yeh, 2014, 2017, cité par Gurung, 2018, p. 92).

Cette ontologie de l'infrastructure est pertinente dans le contexte de ma recherche, car la route a des conséquences directes sur la mobilité, l'immobilité des animaux et des déités locales. En l'adoptant dans cette étude, je contribue à élargir l'ontologie de l'infrastructure dominante, qui demeure anthropocentrique. L'aménagement, par exemple, se concentre principalement sur les besoins des êtres humains et la manière d'y répondre. Cette approche limite l'infrastructure à sa fonction pour les humains, en négligeant son impact sur le non-humain.

### **L'infrastructure en tant qu'agent secondaire : l'ontologie des infrastructures religieuses**

Chu (2014, p.353), envisage les infrastructures « as second-order agents of distribution; they are partial objects always gesturing to other flows and transactions for their completion as meaningful social forms ». Dans le contexte de cette définition, je développe dans ma recherche une sous-conceptualisation de l'infrastructure religieuse. On peut envisager que les infrastructures, même si elles ne sont pas explicitement désignées ou reconnues comme

---

<sup>15</sup> Dans le cas du Dolpo, les initiatives de conservation peuvent entrer en conflit avec les traditions et les besoins des habitants locaux (Gurung, 2018).

religieuses (telles qu'une église, une mosquée ou un temple), peuvent fonctionner comme des agents secondaires dans la distribution ou la facilitation de pratiques religieuses. En d'autres termes, elles peuvent établir, modifier ou maintenir des liens entre les individus et le sacré, ou encore entre différentes pratiques religieuses. L'ancienne « route de la soie »<sup>16</sup> (*Silk Road*) illustre parfaitement comment une infrastructure, bien que non-religieuse en soi, peut influencer et faciliter les pratiques religieuses (Foltz, 1999). En connectant diverses cultures et croyances, elle a servi de catalyseur à la diffusion des religions, démontrant ainsi que les infrastructures peuvent être des vecteurs puissants de spiritualité et de pratiques religieuses.

Comme le suggèrent Kirby et Holzchen (2020), ces « infrastructures religieuses secondaires » sont des éléments partiels, qui prennent tout leur sens dans le contexte des pratiques religieuses qu'elles soutiennent ou influencent. Ces infrastructures peuvent ne pas être significatives en elles-mêmes, mais deviennent importantes lorsqu'elles sont intégrées dans le cadre plus large des pratiques religieuses. Par exemple, une route dans le Dolpo pourrait devenir une infrastructure religieuse secondaire si elle modifie l'accès aux lieux sacrés, affecte la mobilité des déités locales, ou influence d'une autre manière la pratique religieuse dans la région. Dans le contexte de la présente recherche, ce concept sera utilisé pour examiner comment une route, bien qu'elle ne soit pas une « infrastructure religieuse » au sens strict, peut devenir une telle infrastructure si elle affecte la mobilité des déités locales, modifie l'accès à des lieux sacrés, ou change d'une autre manière la pratique religieuse dans la région du Dolpo.

## **Conclusion**

La première partie de ce chapitre a situé notre recherche dans le domaine de l'aménagement du territoire. Après avoir introduit la définition dominante de l'infrastructure et l'émergence du « tournant infrastructurel », nous avons recensé la littérature pertinente pour situer notre travail dans ce contexte et avons identifié les lacunes et les défis existants.

---

<sup>16</sup>Le terme « Route de la Soie », souvent utilisé dans le monde moderne, est d'origine coloniale. Il fait référence à un réseau complexe de routes anciennes, établies dès le quatrième millénaire avant J.-C., reliant diverses régions de l'Eurasie via l'Asie centrale (Mishra, 2020).

Dans les parties ultérieures du chapitre, nous avons exploré comment certains auteurs en sciences sociales ont proposé de combler ces lacunes, en examinant divers aspects des infrastructures et en mettant l'accent sur leur rôle crucial non seulement en tant que vecteurs de modernité et de développement, mais aussi en tant qu'entités porteuses de promesses, d'aspirations et d'incertitudes. Nous avons ainsi présenté et discuté des trois concepts-clé qui constituent le cadre conceptuel de cette recherche. Nous avons d'abord mis en lumière le concept de promesses de l'infrastructure, illustrant comment les projets d'infrastructure peuvent éveiller des espoirs et des visions d'avenir, notamment dans les régions rurales. Dans un deuxième temps, nous avons introduit le concept de paradoxes de l'infrastructure pour révéler la fragilité inhérente à ces systèmes et la manière dont ils peuvent provoquer des inégalités, contestations, négociations ou encore des émotions. Les infrastructures, souvent présentées par les décideurs comme des promesses de modernité et de progrès, peuvent parfois ne pas tenir ces promesses, avec des conséquences négatives pour les communautés locales. En outre, l'infrastructure peut être perçue comme un symbole de pouvoir et de modernité, ce qui peut parfois masquer ses répercussions sociales et pratiques réelles.

Enfin, ce chapitre a également insisté sur l'importance d'une approche anti-anthropocentrique dans l'étude des infrastructures, en reconnaissant le rôle significatif des non-humains dans le paysage des infrastructures. Nous avons ainsi conçu l'infrastructure comme une entité transcendant le matériel pour englober les formes sociales et les incertitudes. Nous avons présenté une perspective non anthropocentrique de l'infrastructure comme un système vivant et interactif, impliquant humains, non-humains et leur environnement. Nous avons également exploré l'infrastructure en tant qu'agent secondaire dans un contexte religieux, démontrant comment des infrastructures non explicitement religieuses peuvent influencer les pratiques spirituelles. Cette réinvention de l'ontologie de l'infrastructure prend donc en compte la complexité des interactions entre l'humain, le non-humain et leur environnement, ouvrant de nouvelles pistes pour appréhender l'impact des infrastructures sur la société. Appliqués à notre recherche spécifique sur le Dolpo, ces concepts se révèlent être des instruments d'analyse précieux pour comprendre comment les résidents de cette région perçoivent leur avenir face aux changements impulsés par les infrastructures. Ils nous permettent également de proposer des

recommandations pour une gestion plus inclusive et respectueuse des divers acteurs et valeurs impliqués.

Le prochain chapitre plongera dans le contexte spécifique du Népal, et plus précisément de la région du Dolpo pour examiner comment ces concepts universels et spécifiques interagissent pour influencer l'infrastructure et son impact sur la société et l'environnement.

## **Chapitre 3 : Contexte d'étude**

Ce chapitre vise à contextualiser la présente recherche, en déployant un éclairage précis sur l'histoire complexe et multifacettes de l'infrastructure routière au Népal, et plus spécifiquement dans la région distincte du Dolpo. Dans un premier temps, une attention particulière est accordée à l'exploration détaillée de l'histoire et des complexités inhérentes à la planification et à la mise en œuvre des infrastructures routières au Népal. Cette exploration historique est indispensable pour comprendre les dynamiques et les tensions existant entre les objectifs de développement et les réalités de déconnexion dans le pays. Elle permet également de mettre en lumière les régimes successifs de territorialisation qui ont orienté l'évolution des infrastructures routières.

La seconde section du chapitre se penche plus précisément sur la région du Dolpo, offrant une analyse nuancée de son évolution significative au cours des trois dernières décennies. Il s'agit ici de mettre en relief le rôle crucial et souvent ambivalent des infrastructures, notamment routières, dans la transformation des modes de vie et des mobilités au Dolpo. Enfin, le chapitre se conclut par une réflexion approfondie sur les impacts notables des restrictions frontalières récentes et de la pandémie de covid-19 sur la région du Dolpo. Dans cette optique, le chapitre se propose d'illustrer de manière tangible les transformations économiques et sociales qui ont été observées dans la région à la lumière de ces défis globaux.

À travers ces deux sections majeures, ce chapitre cherche non seulement à contextualiser la recherche présentée dans les pages qui suivent, mais également à fournir un cadre analytique riche et nuancé pour comprendre les enjeux, les défis et les opportunités liés au développement des infrastructures routières au Népal et dans la région du Dolpo.

### 3.1 Évolution de l'infrastructure routière au Népal : regard historique et analyse des tensions entre développement et déconnexion

#### 3.1.1 Régimes de territorialisation et histoire de l'infrastructure routière au Népal

**Tableau 1** Évolution des régimes de territorialisation des infrastructures routières au Népal (1846-présent) : caractéristiques clés.

Régime	Période	Caractéristiques
<i>Gestion de la colonialité</i>	1846-1950	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Résistance aux routes vers l'Inde</li> <li>– Réseau routier et postal pour le contrôle</li> <li>– Construction de la première route en 1924</li> </ul>
<i>Intégration de la nation</i>	1951-1970	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Programme de développement routier</li> <li>– Introduction du concept de <i>bikās</i></li> <li>– Accent sur la construction de nouvelles routes</li> </ul>
<i>Construction de l'économie</i>	1970-1990	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Accent sur l'amélioration des routes existantes</li> <li>– Investissement dans la santé et l'éducation ; développement rural</li> </ul>
<i>Équilibrage de la durabilité, de la lutte et de la démocratie</i>	1990-présent	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entrepreneuriat local</li> <li>– Initiatives de durabilité</li> <li>– Gestion décentralisée des routes</li> <li>– Triplement de la densité routière</li> </ul>

Inspiré de Rankin., et al 2017

Pour faire un bref survol de l'histoire de l'infrastructure routière au Népal, il est pertinent d'adopter le concept de « régimes de territorialisation » utilisé par Rankin et al. (2017). Selon ce concept, qui fait écho à l'approche *technopolitique* abordée au Chapitre deux, la construction de routes par l'État népalais constitue un moyen de connecter des régions éloignées au pays, facilitant ainsi le développement, la surveillance des frontières et la gestion des populations.

Le premier régime de territorialisation identifié par Rankin et al., soit « la gestion de la colonialité » (1846-1950), correspond à une époque où le Népal était une mosaïque de petits royaumes et principautés. Sous la domination britannique en Inde, la famille oligarchique des Ranas<sup>17</sup> a mis en œuvre des tactiques de colonisation interne. Rankin et al. soulignent que les Ranas ont résisté à l'établissement de routes reliant l'Inde à Katmandou, tout en étendant le réseau routier et le système postal dans ses territoires périphériques pour contrôler la population. Dans cette analyse, une partie du manque d'infrastructure dont a hérité le Népal (notamment les infrastructures de communication transfrontalières) découle de la résistance du régime Rana à la colonisation britannique. Cette résistance a fait du Népal ce que Tamang (2012, cité dans Rankin et al, 2017) a appelé une « semi-colonie », économiquement intégré au British Raj, mais sans bénéficier d'investissements étrangers dans les infrastructures. La première route a été construite à l'intérieur de la vallée de Katmandou en 1924.

Le deuxième régime de territorialisation identifié par Rankin et al (2017), soit « l'intégration de la nation » (1951-1970), a débuté avec la chute des Ranas en 1951. Cela a coïncidé avec la fin de l'isolement du Népal, la fin du régime féodal, et l'indépendance de l'Inde. Ce régime correspond à une ambition de créer une unité nationale par le biais d'un programme de développement routier. Selon Rankin et al., cette période, marquée par un désir d'unité nationale et un développement intensif de l'infrastructure routière.

---

<sup>17</sup> Les Ranas du Népal étaient une dynastie qui a exercé une domination autocratique sur le royaume de 1846 à 1951. Ce régime, initié par Jang Bahadur Rana, a instauré une forme de gouvernement oligarchique où le pouvoir était entre les mains d'une élite militaire. Durant cette période, les politiques isolationnistes mises en œuvre ont maintenu le Népal à l'écart des influences extérieures, conservant ainsi une grande part de ses traditions et de son héritage culturel. Cependant, elles ont également entravé le développement politique et socio-économique du pays (Whelpton, 2005).

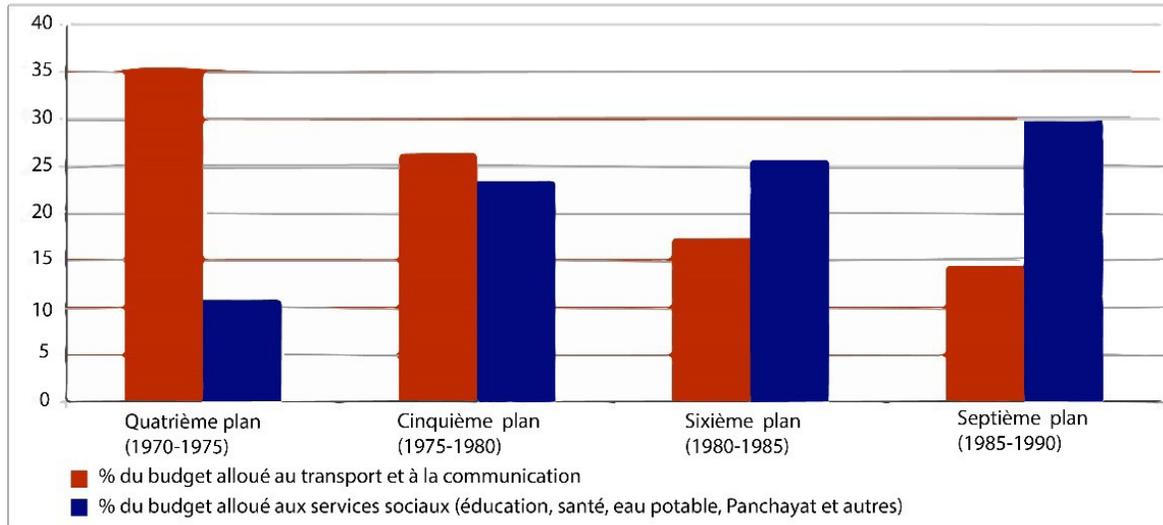
Cette période voit également l'émergence du concept de *bikās*, une notion centrale dans l'histoire de la construction routière au Népal. Pigg (1993, p.48) explique que *bikās signifie* « (...) things: especially commodities that come from elsewhere » soulignant ainsi l'aspect du *bikās* qui est souvent perçu comme étant introduit de l'extérieur et non produit localement. Cette origine non locale des éléments de *bikās* peut conduire à des interprétations divergentes. D'une part, il est vu comme un symbole de progrès et de modernité (Pigg, 1992). D'autre part, il peut être critiqué comme une imposition technocratique et néocoloniale menaçant l'environnement, la culture et les droits des populations locales (Des Chene, 2014 ; Mulmi, 2018). Ce concept a été introduit pour la première fois dans le contexte de la planification du développement routier lors du premier plan quinquennal adopté en 1956 où alors à cette époque, le développement des infrastructures routières a été considéré comme fondamental pour les fonctions gouvernementales de base, telles que l'administration et la promotion du bien-être du peuple (NPC 1956, p.21, cité dans Rankin et al. 2017, p.54). Ce plan a été suivi par deux autres plans quinquennaux, au cours desquels le transport et la communication ont représenté une part importante du budget national (39 % et 37 % respectivement). Au lieu de mettre à niveau les routes existantes, l'accent a été mis sur la construction de nouvelles routes, ce qui a conduit à une utilisation inefficace des ressources (Rankin et al. 2017).

Pendant cette période, le Népal a établi des relations diplomatiques avec la Chine, défini sa frontière himalayenne, et signé des accords de coopération internationale. Cependant, le manque de capacités techniques et financières a conduit le Népal à solliciter l'aide de pays comme les États-Unis, la Chine, l'Inde et l'URSS pour la construction des routes (Malla, 2012 ; Murton, 2020). L'objectif était de renforcer l'autonomie du pays en liant ses différentes régions entre elles.

Le troisième régime de territorialisation identifié par Rankin et al, soit la « Construction de l'économie » (1970-1990), a lié la construction de routes au développement économique. Le pays a été divisé en régions de développement, avec des axes routiers pour connecter différentes régions et réduire les disparités de richesse et de population. Contrastant avec la période précédente, au lieu de construire de nouvelles routes, l'accent a été mis sur l'amélioration des routes existantes et sur l'investissement dans des secteurs sociaux comme la santé et l'éducation. Un programme a été mis en place pour développer les petites zones et promouvoir le

développement rural. Enfin, l'investissement social a été orienté vers la réduction de la pauvreté et la satisfaction des besoins de base, en accord avec les tendances mondiales favorisant l'assistance technique à petite échelle et le crédit à la production subventionné.

**Figure 7** Allocation du budget du secteur public, 1970-1990.



Rankin et al, 2017, p.68. Traduit par l'auteur.

Le quatrième régime de territorialisation identifié par Rankin et al. (2017), soit l'« Équilibrage de la durabilité, de la lutte et de la démocratie » (1990-présent), est une phase où l'économie néolibérale, la durabilité environnementale et la démocratie politique se sont entrecroisées. Cette période a vu l'essor de l'entrepreneuriat local et des initiatives de durabilité en réponse au changement climatique. Parallèlement, le Népal a connu des mouvements politiques importants durant cette période qui ont remis en question les normes culturelles existantes, comme la révolution maoïste<sup>18</sup> (1996-2006), l'abolition de la monarchie et la déclaration de la République démocratique fédérale en 2008, la promulgation de la nouvelle constitution en 2015 et le passage à une structure fédérale à trois niveaux. D'après Rankin et Simpson (2021, p.201), sous ce régime, les routes sont devenues des lieux de revendication de droits et de protestation. La gestion des

<sup>18</sup> La révolution maoïste au Népal (1996-2006), menée par le Parti communiste du Népal (maoïste) contre les forces gouvernementales, visait à renverser la monarchie et instaurer un État socialiste. Ce conflit significatif a abouti à l'abolition de la monarchie en 2008 et à l'adoption d'une nouvelle constitution assurant une distribution plus équitable du pouvoir politique. Il a également accentué la visibilité des injustices sociales et économiques au Népal, sensibilisant davantage les citoyens à leurs droits et libertés (Lawoti et Pahari, 2010).

routes a également été décentralisée, avec une participation accrue des groupes d'utilisateurs locaux dans leur construction.

Cette transformation dans la perception et la gestion des infrastructures s'inscrit dans un contexte de profonds changements politiques au Népal, où les routes sont devenues des enjeux majeurs dans la conscience politique du pays. Cette réalité a été particulièrement saillante entre 1998 et 2018, période au cours de laquelle la densité du réseau routier du Népal a presque triplé, passant de 3,22 km par 100 km<sup>2</sup> à 9,14 km pour la même superficie (SSRN, 2018). Par ailleurs, comme l'expose Murton (2020, p. 844), la notion de développement par le biais des routes s'est de plus en plus rattachée à la Chine et à son programme d'infrastructures, *la BRI* :

Fundamental to the Nepal political imaginary, national development is widely expressed through promises of infrastructure. Today, this imaginary is increasingly linked to China, and as an example of infrastructural relationality, the expansion of Sino-Nepali connectivity is promoted as an expedient mechanism to bring about social mobility and economic development. While infrastructure is scripted as a viable way to bring development, or *bikās*, to Nepali populations, the fantasy that infrastructure guarantees development continues to motivate national and international development projects across the Himalaya.

L'amélioration des liaisons entre le Népal et la Chine est fréquemment perçue comme un levier efficace pour dynamiser le développement économique et favoriser la mobilité sociale (Murton et Lord, 2020).

### **3.1.2 Promesses et défis de la construction des Routes au Népal : entre développement et déconnexion**

La mise en œuvre de projets routiers au Népal est, depuis plusieurs décennies, entravée par des obstacles conséquents. Comme le souligne Wildavsky (1973), des problèmes majeurs tels que le manque d'information, l'absence de propositions de projets solides, une gestion inefficace de l'aide étrangère, l'opposition du ministère des Finances, et une capacité administrative limitée ont historiquement perturbé la planification au Népal. Par ailleurs, l'influence des politiques étrangères et nationales sur le choix de l'emplacement des nouvelles routes, ainsi que la dépendance du Népal envers de nombreux donateurs étrangers ayant leurs propres priorités,

complicent la planification à long terme et conduisent souvent à des priorités de développement dictées par les donateurs plutôt que par le Népal lui-même (Campbell, 2010 ; Wildavsky, 1973).

Tel que mentionné plus haut, au Népal, le terme « *bikās* » (développement) est inextricablement lié à la construction de routes, des symboles puissants de progrès. Cette association est évidente dans les premiers plans de développement du pays où les routes étaient présentées comme indispensables aux fonctions gouvernementales, allant de l'administration à la promotion du bien-être des populations<sup>19</sup>.

Cependant, la question de savoir si les routes sont des vecteurs de « développement » (*bikās*) ou de « destruction » (*binās*) a récemment suscité un débat significatif et politiquement chargé (Des Chene, 2014). Ce débat s'est intensifié après la révolution maoïste de 2006, où la construction de routes a été liée à la corruption. Rankin et Simpson (2021) décrivent un phénomène appelé *dozer terrorism* connu sous le nom de *cut-and-throw*, où des montagnes ont été détruites et des routes inutiles construites, menant à nulle part. Cette pratique, alimentée par la corruption et la collusion, a exacerbé la polarisation sociale et spatiale, transformant la construction de routes, autrefois symbole de progrès, en un sujet de controverse.

Sudmeier-Rieux et al. (2019) mettent en évidence que, même si les routes rurales en zones montagneuses au Népal, sont conçues comme des instruments de développement, leur réalisation hâtive et fréquemment non conforme aux normes augmente les risques d'érosion et de glissements de terrain, surtout dans les régions à géologie fragile. Ces dangers ont un impact direct sur la sécurité et la qualité de vie des habitants locaux. Bien qu'il existe des réglementations précises, les auteurs observent que des pressions politiques entravent souvent leur application effective, mettant en lumière un enjeu crucial de gouvernance.

La construction des routes ne constitue pas seulement un défi technique, mais également une question politique et administrative complexe, comme l'ont exposé Rankin et al. (2018). Les fonds alloués à un projet peuvent être détournés ou rester inutilisés si un projet est abandonné à mi-

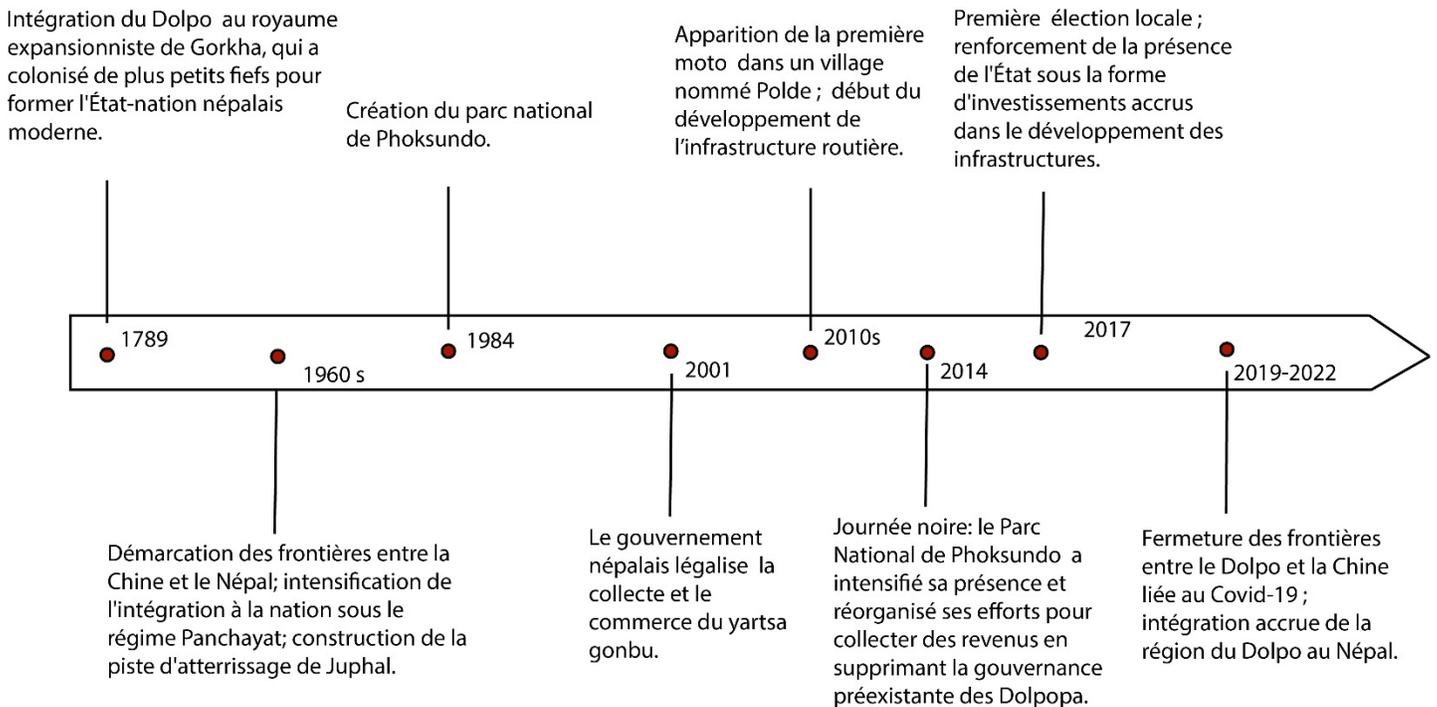
---

<sup>19</sup> Comme l'explique bien Rankin et al. (2017), le régime Panchayat, sous le règne du roi Mahendra, en a notamment fait sa marque de développement dans son rapport. Ce dernier documente l'efficacité du gouvernement à travers le nombre de projets routiers lancés et les kilomètres achevés, comparant les cinq années précédant et suivant l'instauration du régime Panchayat par Mahendra.

parcours. Ces pratiques, non seulement frustrantes, mais également illégales, entravent la mise en œuvre des plans de développement infrastructurel. Godi (2021) ajoute que l'instabilité politique, le manque d'adhésion et d'engagement politique local dans les plans, la corruption, et l'inefficacité dans la collecte d'informations sont également des facteurs majeurs contribuant à l'échec de la mise en œuvre de la planification routière.

### 3.2 Présentation du Dolpo

**Figure 8** Chronologie du développement infrastructurel et des événements marquants du Dolpo.



Inspirée de Gurung et Bauer, 2022 ; Gurung, 2023

### 3.2.1 Intégration du Dolpo au Népal : infrastructures, frontières et impacts socio-économiques

L'intégration du Dolpo au Népal a eu lieu dans un premier temps en 1789, lorsque le royaume de Lo<sup>20</sup> est tombé sous le contrôle des Gorkhas<sup>21</sup>, et avec lui, le Dolpo est devenu une partie de l'actuel Népal. Sous les Gorkhas, le Dolpo était placé sous l'autorité fiscale du village Tripurakot et plus tard du village de Jumla. Les preuves sont contradictoires, mais Bauer (2004, p. 65) suggère que les parties orientales du Dolpo (Chharka, Bentsang, Tarap) payaient des taxes à l'État népalais par le biais du Mustang, tandis que les parties occidentales (Phoksundo, Nangkhong) payaient par le biais du Jumla. Le deuxième événement majeur de cette intégration a eu lieu durant le deuxième régime de territorialité discuté plus haut, soit l'« Intégration à la nation » (1951-1970), à la différence majeure que cette intégration ne s'est pas faite par le biais de l'infrastructure routière, mais par la création et donc la fermeture (ou la matérialisation) de la frontière avec le Tibet.

Avant la fermeture de la frontière sino-népalaise, chaque commerçant du Dolpo entretenait des liens commerciaux et des alliances de parenté fictives, ou *netsang*, avec le Tibet. Ce réseau reposait sur des principes de réciprocité et de confiance et englobait plusieurs générations, établissant une dépendance mutuelle durable (Bauer, 2004). Cependant, lorsque la Chine a envahi le Tibet en 1950, cette frontière arbitraire a perturbé ces relations établies. Les Dolpopa, habitués à des relations basées sur la parenté, la langue, la culture et l'écologie, ont dû composer avec l'impact des décisions politiques d'États-nations éloignés. Le développement des

---

<sup>20</sup> Le Royaume de Lo, également connu sous le nom de Mustang, était un ancien royaume de l'Himalaya situé dans le nord-est du Népal, proche du Tibet par la langue et la culture. Le territoire historique correspond aux deux-tiers nord de l'actuel district de Mustang. Fondé en 1980, le royaume a été intégré au Népal en 1951 (Bauer, 2004). Malgré des siècles de changements politiques et de déplacements géographiques, la région a préservé ses traditions et son identité (Ramble, 2008).

<sup>21</sup> Originaires du clan Khas Rajput dans le nord de l'Inde, les Gorkhas ont migré du Rajasthan vers l'actuel Népal au XVI<sup>e</sup> siècle, poussés hors de leurs terres par les Musulmans. Ils parlent le gorkhalî, un dialecte indo-européen proche de l'hindî, qui, sous le nom de népalî ou népalais, est devenu la langue véhiculaire du Népal. Le terme « Gorkha » est étroitement lié à la principauté de Gorkha, une entité clé dans l'unification du Népal au XVIII<sup>e</sup> siècle sous l'égide du roi Prithvi Narayan Shah. Il est à noter que l'appellation « Gorkha » ne désignait pas un groupe ethnique spécifique, mais faisait plutôt référence aux résidents de la région de Gorkha engagés dans le mouvement unificateur (Whelpton, 2005). Bien que recrutés à l'origine par les Britanniques, les Gorkhas sont désormais reconnus en tant que soldats d'élite au service de différentes armées internationales, incarnant ainsi un lien solide entre le Népal et les pays dans lesquels ils servent (Caplan, 1995).

infrastructures de transport du côté chinois a, par la suite, redéfini de manière radicale les interactions commerciales entre les Dolpopa et les Tibétains, en restreignant le commerce à une base beaucoup plus limitée. Ses habitants ont renégocié leurs réseaux économiques et sont entrés plus pleinement — pour le meilleur ou pour le pire — dans la sphère du Népal.

Dans le contexte de cette transformation, le Dolpo a connu une nouvelle phase d'intégration nationale dans les années 1960, marquée par la construction de la piste d'atterrissage dans le village de Juphal situé à proximité du village de Dunai. Cette infrastructure d'après Bauer (2004, p.125) a :

increased the availability of goods from the outside, created employment opportunities for portering, and gave Dolpo's Buddhist and Bön pilgrims unprecedented access to the holy sites of Boudhanath, Swayambhunath, Lumbini, and ones even further afield, like Bodhgaya and Sarnath in India. Thus, the mobility of Dolpo's pastoralists both contracted and expanded after 1960. Many of its inhabitants adopted a pattern of migrating to Kathmandu during the winter, in addition to their other seasonal movements with livestock and on trade expeditions.

Le Dolpo fait aujourd'hui partie d'un État laïque depuis 2008, marqué par une forte croissance démographique, un gouvernement chroniquement corrompu et une récente insurrection armée (la guerre civile maoïste). Au cours de la seconde moitié du XXe siècle, comme d'autres peuples nomades qui étaient autrefois politiquement autonomes, les Dolpopa ont été intégrés dans un État en cours de modernisation. Durant cette période, ils ont connu une diminution démographique, leur poids électoral est devenu négligeable et leur importance politique a diminué (Bauer, 2004, p. 134).

### **3.2.2 Transformation socio-politique du Dolpo : conflits, conservation et autonomie locale**

Le Dolpo a longtemps été un lieu où les habitants locaux, les Dolpopa, ont exercé un certain niveau d'autonomie politique en ce qui concerne l'utilisation quotidienne des ressources et la gouvernance. Cependant, la présence et l'autorité de l'État népalais ont commencé à se faire sentir dans cette région avec la création du Parc National de Shey Phoksundo (PNSP) en 1984. Établi avec l'objectif de protéger et de gérer les ressources naturelles, y compris le précieux champignon-chenille (*yartsa gonbu*), le parc a conduit à des conflits avec les Dolpopa. Ces

derniers ont traditionnellement exercé leur propre forme de gouvernance sur ces ressources, et l'intervention de l'État a perturbé cet équilibre. Comme le souligne Gurung (2023), cette intensification de l'autorité de l'État s'est poursuivie et même intensifiée depuis 2006, principalement à travers le prisme de la conservation de la biodiversité et la gestion du champignon-chenille.

En parallèle à ces tensions, le Dolpo a également été un foyer de mouvements révolutionnaires, tels que les rebelles Khampa<sup>22</sup> et les maoïstes. L'influence la plus durable des maoïstes au Dolpo a été l'afflux de collecteurs de *yartsa gonbu* qu'ils ont encouragés à accéder au territoire, puis taxés<sup>23</sup>, pendant la saison de récolte annuelle. Cette dynamique a créé une économie rurale unique au monde, devenant une source nouvelle et sans précédent d'accumulation de capital pour les populations rurales du plateau tibétain et de l'Himalaya (Bauer, 2014).

Cependant, le 4 juin 2014, un événement tragique connu sous le nom de *Black Day* a marqué le début du monopole du PNSP dans l'histoire du Dolpo : Plus de cinquante officiers de la Force de police armée (FPA), envoyés par les autorités du PNSP, ont lancé une répression brutale contre une réunion locale concernant la gestion du *yartsa gonbu*. Deux habitants du Dolpo ont été tués, treize ont été arrêtés et plus de cinquante ont été blessés durant l'intervention policière. La police a également proféré des insultes racistes, perpétuant le traitement de longue date des habitants du Dolpo en tant qu'« Autre » ethnique par l'État népalais. Cet événement a marqué, d'après Gurung (2023), la fin de la gouvernance communautaire de l'exploitation du *yartsa gonbu*.

Malgré ces défis, les habitants du Dolpo ont continué à se battre pour leurs droits. Pour donner suite à la promulgation de la constitution de 2015, des élections locales ont été organisées. Pour la première fois dans l'histoire politique, des individus du Dolpo ont occupé des postes de

---

<sup>22</sup> Résistants tibétains originaires du Kham, les khampas se réfugièrent au Népal à la suite de l'invasion chinoise de 1950. Installés dans la région du Mustang, ils menèrent des opérations anti-chinoises, soutenus par des aides extérieures, notamment de l'Inde et de la CIA. La présence des rebelles Khampa a eu des implications importantes pour le Népal, affectant la politique étrangère du pays, les relations sino-népalaises, ainsi que la vie des communautés locales dans les zones où les Khampa étaient actifs (Bauer, 2004).

<sup>23</sup> Lorsque les maoïstes ont rejoint le gouvernement népalais à la suite d'un accord de paix historique en 2006, la communauté locale a repris le contrôle et a développé un système de gouvernance communautaire pour percevoir des droits, réguler la récolte et superviser les projets de développement locaux, système qui a été en fonction entre 2007 et 2014.

président, de vice-président, de président de quartier<sup>24</sup> et de membres des unités locales. Cependant, d'après Gurung et Bauer (2022) et mon propre terrain de recherche, ces élections ont été entachées de tactiques d'intimidation et de peur, et les candidats indépendants n'ont réussi à obtenir des votes qu'après avoir promis de rejoindre le parti au pouvoir dans l'éventualité de leur élection.

### **3.3.3 L'émergence de l'infrastructure routière dans la région du Dolpo**

La région du Dolpo a traversé des transformations significatives entre 1990 et 2020, principalement imputables à l'évolution des infrastructures dans divers secteurs tels que l'éducation, la santé, le transport et la communication. Ce développement a été un processus pendulaire, marqué par une alternance de progrès et de revers, les effets bénéfiques et les coûts étant inégalement répartis parmi la population (Gurung et Bauer, 2022). Historiquement, les déplacements au Dolpo se faisaient principalement à pied ou grâce aux animaux de bât. L'introduction de la première moto dans le village de Polde en 2012 corrélé à la construction des premières routes non goudronnées a marqué un tournant important dans la région.

Après la restructuration de l'État népalais en 2015, trois importants projets de routes non goudronnées (voir figure 9) ont vu le jour, comme le soulignent Gurung et Bauer (2022) et plusieurs de mes entretiens. Le projet phare, le Bheri corridor, financé par le gouvernement fédéral, ambitionne de lier le Népal à la Chine en passant par le district du Dolpa. Récemment, la route non goudronnée entre Marim Bhanjyang et Dho Tarap a été finalisée tandis que l'armée népalaise a fini de relier le tronçon Jajarkot à Dunaï<sup>25</sup>. Cependant, la liaison entre Dunaï, capitale du district, et la vallée de Dho Tarap reste à établir.

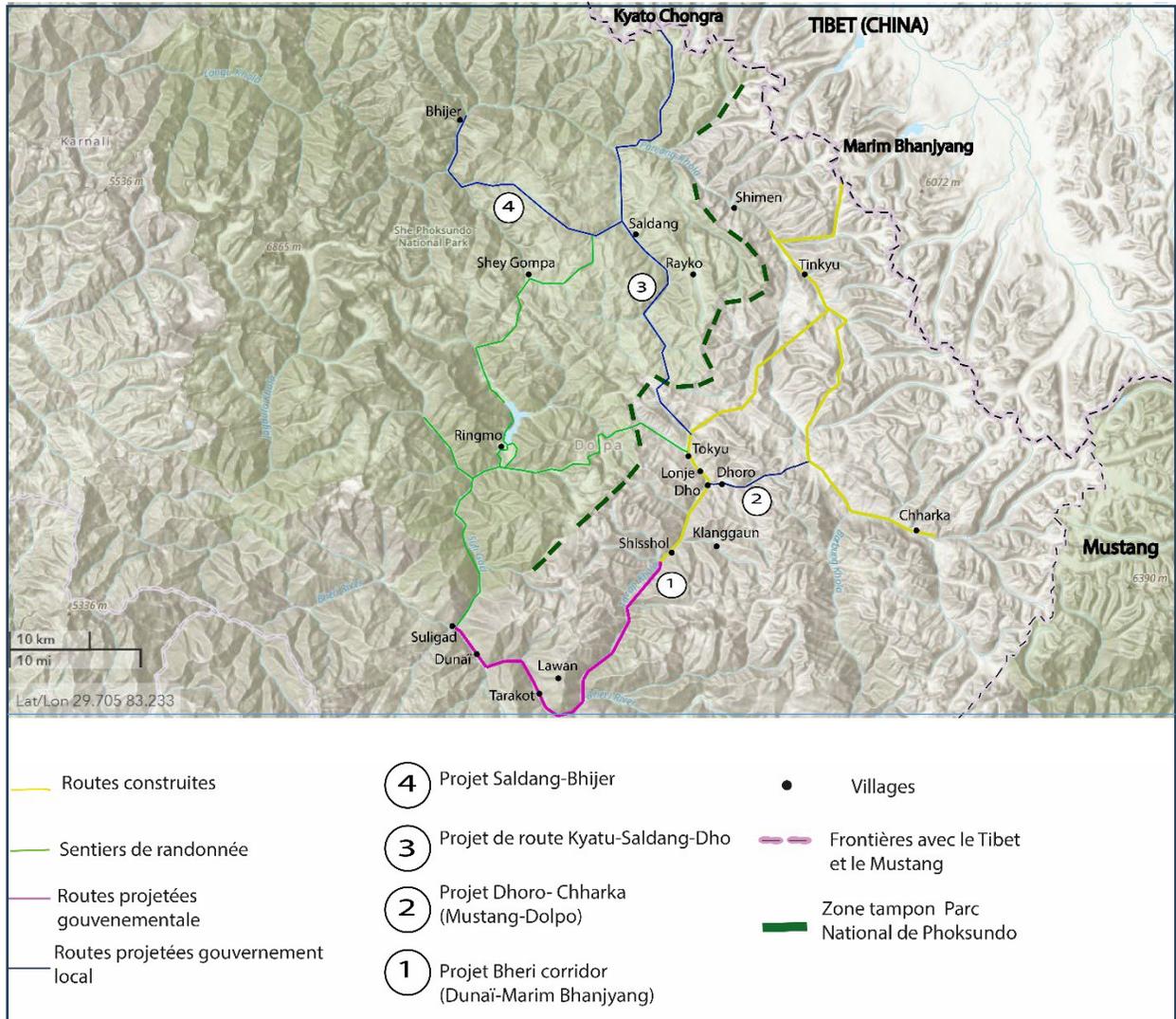
Les deux autres projets, portés par de nouvelles municipalités rurales, ont pour but de traverser le PNSP jusqu'à la frontière nord-ouest du Dolpo avec la Chine (projet Kyatu-Saldang-Dho et projet Saldang-Bhijer), et de relier le Dolpo de l'Est au district de Mustang (projet Dhoro Chharka).

---

<sup>24</sup> Ce poste est lié à la gouvernance locale. Dans le système fédéral népalais, les « quartiers » (ou « wards » en anglais) sont les plus petites unités administratives au sein des municipalités ou des comités de village. Chaque quartier est dirigé par un président de quartier.

<sup>25</sup> Avant cela, le district du Dolpa était un des derniers districts du Népal encore non connecté par une route motorisable.

**Figure 9** Routes construites et projetées dans la région du Dolpo.



Fond de carte Esri, CGIAR, USGS | Esri, © OpenStreetMap contributors, HERE, Garmin, Foursquare, FAO, METI/NASA, USGS (s.d). Diffusé par Bibliothèque de l'Université Laval — Centre GéoStat. modifié par Oscar Chappe, 2023 ; utilisation d'Adobe Illustrator.

Selon Gurung et Bauer (2022, p.162), les projets routiers au Dolpo, tout en établissant de nouvelles voies de communication, sont souvent entravés par des problèmes et ne reçoivent qu'un entretien occasionnel. Malheureusement, ces routes sont construites à la hâte par des individus qui, bien qu'ils manipulent des excavatrices, n'ont pas la maîtrise technique ni

l'expérience requise pour gérer des défis tels que les risques d'éboulements ou la sauvegarde de sites sacrés.

Malgré les progrès considérables en matière d'infrastructures d'éducation, de santé, de transport et de communication au Dolpo, ces développements ont des implications complexes et souvent ambiguës. Ils ont à la fois amélioré l'accès à des services essentiels et accru la dépendance de la région à l'égard des marchés et des technologies étrangères (comme dans le cas de l'importation des motos chinoises mentionnée plus haut). Ils ont également engendré de nouveaux défis en matière d'environnement, de patrimoine culturel et de cohésion sociale. La tentative de corruption des élections locales de 2022<sup>26</sup>, les actes de banditisme récents<sup>27</sup>, l'accentuation des catastrophes naturelles témoignent des difficultés persistantes auxquelles sont confrontés aujourd'hui les habitants du Dolpo. Il est donc nécessaire de continuer à examiner de manière critique l'impact de ces infrastructures sur la vie des Dolpopa.

### 3.3.4 Restriction des frontières et impact du covid-19

L'histoire de Kunsang, un homme *drokpa*<sup>28</sup> de 70 ans avec qui j'ai pu m'entretenir dans le camp nomade *zhing tse ngog* (field atop hillocks<sup>29</sup>) à proximité de Tokyu révèle les restrictions croissantes imposées au passage de la frontière tibétaine ainsi que la complexité de l'identité des nomades *drokpa* du Dolpo, qui se situent à la croisée de deux mondes : le Népal et le Tibet. Il utilise une image forte pour décrire sa situation :

The border restriction was stricter each year as compared with previous years and now we can't even cross it. It was almost like a man tied with ropes and it gets tighter with each passing year. It has now been more than 10 years since I travelled last time there. I've got

---

<sup>26</sup> Durant les élections locales à Dolpo Buddha Rural Municipality, une situation inquiétante s'est développée. Environ 300 jeunes du Dolpo, dirigés par un politicien influent du Népal, ont interféré dans le processus électoral et attaqué la résistance locale de Dho-Tarap. Cette présence hostile, appuyée étonnamment par les forces de police locales, a duré environ un mois, semant la peur parmi les résidents locaux et compromettant la sécurité de ceux qui s'opposaient à leur influence.

<sup>27</sup> Un groupe armé déçu de la faible récolte du *yartsa gonbu* à dérobé en juin 2023 plusieurs artefacts religieux dans une résidence privée de Namdho ainsi que dans le monastère de Tshakang.

<sup>28</sup> Un nomade du Dolpo.

<sup>29</sup> D'après Bauer (2004 p.257) la signification des lieux spécifiques révèle des informations très pertinentes sur l'écologie locale, l'histoire (des humains et non humains), ou encore de mythologie. Dans le contexte des pâturages, elle donne des informations pertinentes sur l'histoire, les légendes et sur l'aire écologique (faune, flore, météo, topographie).

plenty of friends and students there. Later they made the entry paper necessary to travel across.

**Figure 10** *Camp nomade zhing tse ngog situé à quelques minutes du village de Tokyu.*



© 2022 par Oscar Chappe

Il est important de noter que les informations sur l'impact de la covid-19 dans la région du Dolpo sont très limitées. D'après mes entretiens, l'impact de la pandémie de covid-19 sur la vallée de Dho Tarap a été considérable en termes de perte de revenus, d'accès à la nourriture et aux fournitures médicales en raison de la fermeture des frontières et de l'arrêt du commerce du *yartsa gonbu*. Kunsang a par exemple évoqué qu'avant le covid-19, les Dolpopa faisaient encore leurs achats à la frontière sino-tibétaine<sup>30</sup> avec les commerçants Khampa<sup>31</sup> afin de bénéficier des meilleurs prix et des produits issus de la mondialisation. En 2022, en raison de la fermeture de la frontière sino-népalaise liée au covid-19 et de la construction de nouvelles infrastructures routières dans la région, il est devenu plus avantageux pour les habitants de la vallée de se procurer des produits sur le marché népalais. Kunsang m'a par exemple mentionné certains avantages économiques :

People tend to exaggerate the affordability of Tibetan imports, yet we now import barley from there, whereas in the past, we used to export barley. It has already been three years since the border closed, but we haven't faced a shortage of anything: we have stocks of wheat and rice and everything we need, except for butter, as there is a

---

<sup>30</sup> Ces marchés, où les Dolpopa s'approvisionnent, ne se tiennent que deux fois par an, en mai et en septembre (Tewa, 2016).

<sup>31</sup> Habitant de la région du Kham au Tibet, c'est aussi le nom utilisé pour parler des combattants résistants tibétains contre le Chine entre 1951 et 1974.

slight shortage in that supply. We're having a good time these days; even rice is more affordable here than what we used to get on the other side.

Ce propos de Kunsang condense très bien des commentaires fragmentaires que j'ai pu recueillir à travers les diverses entrevues effectuées. La crise du covid-19 a entraîné la fermeture des frontières entre le Dolpo et le Tibet et donc un besoin pour le Dolpo de s'ouvrir davantage au Népal. Même si la fermeture de la frontière avec le Tibet a restreint la mobilité des Dolpopa, l'émergence de la route, corrélée à l'arrivée d'étrangers, a considérablement accentué la mobilité à l'intérieur et entraîné une baisse des prix de certains aliments essentiels comme le riz et de certains biens matériels. Kunsang exprime donc une satisfaction et une confiance dans le développement économique du Dolpo, qui lui permet de réduire sa dépendance vis-à-vis du Tibet.

La fermeture des frontières a également permis de créer de nouvelles opportunités économiques pour les possesseurs de motos. D'après mon observation, des hommes d'affaires de Kathmandu viennent au Dolpo acheter les *yartsa gonbu* pour les revendre ensuite à Katmandu. Pour éviter des actes de banditisme, ils se payent le service d'un motard pour aller de village en village.

Les prochains chapitres discuteront des effets positifs de l'émergence de l'infrastructure routière au Népal sur le bien-être et l'autonomie des nomades *drokpa* du Dolpo.

## **Conclusion**

La première section du chapitre a exploré les régimes de territorialisation du Népal à travers le prisme de son histoire routière. À travers ces quatre régimes, le développement de l'infrastructure routière s'est révélé être un instrument clé de territorialisation, d'intégration nationale, de développement économique, et plus récemment, de durabilité environnementale et de démocratie politique. Le rôle central de la construction de routes dans la conception du développement, souvent désigné par le terme « *bikās* », a été mis en évidence, associant ainsi indéfectiblement cette construction à l'idée de progrès. Cependant, le débat actuel autour de la construction des routes au Népal soulève la question de savoir si les routes sont un vecteur de développement ou de destruction.

L'analyse a également mis en évidence les défis considérables qui entravent la mise en œuvre de projets routiers au Népal. Manque d'information, gestion inefficace de l'aide étrangère, opposition politique interne, corruption, et capacité administrative limitée sont autant d'obstacles au développement efficace de l'infrastructure routière. Paradoxalement, malgré la promesse de connectivité qu'offrent les routes, la revue de littérature sur l'infrastructure routière au Népal a révélé que leur construction peut engendrer des formes de déconnexion matérielle et sociale, voire aggraver l'insécurité alimentaire dans certaines régions.

Dans la deuxième section du chapitre, nous avons démontré que l'intégration du Dolpo au Népal, initiée en 1879, a traversé plusieurs phases marquées par des transformations politiques, sociales et économiques. L'installation de frontières politiques avec le Tibet a restructuré les pratiques commerciales traditionnelles et perturbé les réseaux de réciprocité établis. Malgré cela, le développement de l'infrastructure de transport, notamment la piste d'atterrissage de Juphal, a engendré une nouvelle phase d'intégration nationale.

Cependant, cette intégration a été contestée par des tensions locales, spécifiquement dans le contexte de la conservation de la biodiversité et de la gestion des ressources, mettant en évidence une lutte constante pour l'autonomie locale. De plus, le développement des infrastructures, bien qu'elles aient facilité l'accès et stimulé le tourisme et le commerce, a également augmenté la vulnérabilité aux chocs externes et a généré des inégalités dans la distribution des avantages.

En somme, l'histoire du Dolpo reflète une intégration nationale complexe et non linéaire, marquée par des conflits, des adaptations et une lutte constante pour l'autonomie et le contrôle des ressources. Les défis persistants tels que l'isolement et les actes de banditisme récents soulignent l'importance de continuer à étudier et à comprendre ces dynamiques en constante évolution.

## **Chapitre 4 : méthodologie et présentation du terrain de recherche**

L'objectif principal de ce chapitre est de dévoiler la méthodologie de recherche déployée pour naviguer à travers la complexité des dynamiques infrastructurelles dans la vallée de Dho Tarap, au Népal. Ce chapitre se propose de révéler la charpente méthodologique qui a soutenu cette recherche, tout en offrant une première esquisse du terrain, riche de ses transformations et de ses défis contemporains. J'amorce ce chapitre en clarifiant le cadre épistémologique qui a dirigé mon enquête, mettant en lumière ma préférence pour une approche ethnographique des infrastructures. La mise au point sera effectuée sur la façon dont les interactions complexes entre les entités humaines et non-humaines deviennent cruciales pour déchiffrer, dans ses multiples dimensions, l'évolution des infrastructures routières au Dolpo.

Par la suite, je me pencherai sur les outils de recherche mobilisés tout au long de cette enquête. Cela inclura une discussion autour de l'observation participante et du journal de terrain, une mise en lumière de la structure des entretiens et discussions informelles conduits. Enfin, le chapitre plongera dans les mutations récentes de la vallée de Dho Tarap, examinées à travers mon regard personnel et mon arrivée sur le terrain. En décomposant ainsi la méthodologie et en offrant un aperçu de mon arrivée sur le terrain, le chapitre aspire à poser une fondation solide pour les analyses ultérieures, en garantissant que le lecteur puisse appréhender les processus de recherche et les contextes dans lesquels les données ultérieures ont été collectées et interprétées. Ce faisant, il s'efforce de tisser un lien entre la méthodologie, le terrain, et les chapitres analytiques subséquents, permettant une compréhension approfondie des dynamiques à l'œuvre dans la région du Dolpo.

## 4.1 Cadre épistémologique

### 4.1.1 Pourquoi faire plus de place aux études ethnographiques des infrastructures est-il nécessaire ?

Tel que discuté précédemment, l'importance d'intégrer dans la recherche sur l'aménagement un regard analytique sur les infrastructures réside dans leur rôle fondamental dans la vie quotidienne des gens. Les infrastructures façonnent nos environnements, nos activités, nos interactions sociales et notre expérience du monde. Étudier les infrastructures du point de vue de leur utilisation quotidienne, nous fournit une compréhension plus nuancée de leur rôle et de leur impact. Ultimement, cette compréhension plus fine et holistique peut aider les aménagistes à concevoir et à gérer les infrastructures de manière plus efficace, inclusive et durable.

L'approche anthropologique offre un moyen efficace d'étudier comment les individus perçoivent et interprètent leur environnement dans le contexte de la globalisation. Elle va au-delà de la simple analyse des discours. En effet, elle vise à comprendre non seulement les opinions et croyances des personnes, mais aussi leurs actions, imaginaires, émotions, perceptions et les contradictions qui peuvent surgir de ces éléments. Cette approche cherche à appréhender la complexité des expériences humaines, ancrées profondément dans la culture, l'environnement, l'histoire et le contexte socio-économique de chaque individu (Appadurai, 2005).

Dans la présente recherche, je me suis donc plus précisément inspiré de la méthodologie ethnographique. L'ethnographie de l'infrastructure routière permet selon Dalakokoglou et Harvey (2012, p. 460) :

to tease out the practices and imaginaries that work across scales, and thus across the traditional sociological categories: from materiality to human subjects, from the state to the society and from there to individuals; from global capitalist enterprises to local communities; from the politics of infrastructure development to cultural conditions of everyday life and so on.

Un virage vers une étude ethnographique des infrastructures matérielles est nécessaire pour plusieurs raisons.

Premièrement, cela permet d'incorporer une perspective plus large et plus holistique dans l'analyse des infrastructures. Tel que discuté dans la revue de littérature, au lieu de se concentrer uniquement sur leur aspect physique ou leur fonction pour les humains, cette approche reconnaît que les infrastructures existent au sein d'un réseau complexe d'interactions avec les non-humains, comme les animaux, les plantes et les autres éléments naturels. Deuxièmement, une approche ethnographique peut contribuer à une compréhension plus approfondie de la manière dont les infrastructures façonnent les relations sociales et culturelles et sont façonnées par elles (Dalakoglou et Harvey, 2012). Par exemple, comment les infrastructures sont-elles utilisées ou perçues par différents groupes de personnes ? Comment influencent-elles les modes de vie, les activités économiques, les pratiques culturelles ou les systèmes de croyance ? Une approche ethnographique peut nous aider à répondre à ces questions et à comprendre les implications sociales et culturelles des infrastructures : elle est donc particulièrement bien outillée pour étudier la perspective locale de villageois affectés par une infrastructure (opposés, contents, impliqués, etc.). De plus, l'approche ethnographique a justement cette vocation de donner la parole à ceux qui ont peu de voix dans une société (Beaud et Weber, 2010, p. 6). Enfin, d'après Dalakoglou (2012, p. 460), l'approche ethnographique permet de répondre à différentes interrogations sur les bénéfices et les promesses d'une route. Les récents travaux en anthropologie offrent, en effet, un éclairage critique sur l'aménagement ou encore la planification régionale en accordant plus d'attention à la manière spécifique dont les infrastructures organisent ces récits de progrès (Hetherington, 2016, p40).

## **4.2 Les outils de la recherche**

### **4.2.1 L'observation participante**

Lors de la phase de terrain, j'ai utilisé la méthode de l'observation participante, une méthode typiquement employée dans les études ethnographiques. Selon Jean-Pierre Olivier de Sardan (1995), cette pratique implique une immersion prolongée dans le milieu étudié, permettant une compréhension plus profonde et nuancée des réalités locales.

Dans le contexte de mon terrain de recherche, cette méthode m'a permis de me plonger dans la vie locale et d'acquérir une compréhension plus profonde des dynamiques socioculturelles de la région du Dolpo. J'ai eu la chance d'assister à plusieurs rituels religieux, notamment des *pūjā*<sup>32</sup>, des cérémonies bouddhistes de prière. Cela m'a non seulement permis de comprendre les pratiques religieuses des habitants, mais également d'observer comment ces rituels s'articulent dans leur quotidien<sup>33</sup>.

**Figure 11** Monastère *bön* de Shipchock (à gauche) ; confection et peinture des *torma*<sup>34</sup> (à droite).



© 2022 par Oscar Chappe

Par ailleurs, j'ai partagé de nombreux repas et d'activités avec les habitants. Ces moments de convivialité et d'échange ont favorisé l'établissement de liens de confiance et ont été l'occasion d'entendre des histoires personnelles, des anecdotes et des opinions qui ont enrichi ma compréhension des enjeux locaux.

---

<sup>32</sup> La *pūjā* est une cérémonie rituelle bouddhiste.

<sup>33</sup> J'ai, par exemple, participé au *bstan skor*, un rituel traditionnel décrit par Gurung (2018, p.85). Ce rituel est réalisé chaque année pour faire face à des conditions météorologiques défavorables, telles que les pluies excessives, les mauvaises récoltes, le gel et la grêle. Dans le contexte spécifique de ma recherche, le rituel a été effectué avec l'objectif précis de combattre la sécheresse qui sévissait dans la région.

<sup>34</sup> Les *torma* sont des offrandes rituelles traditionnellement fabriquées à partir d'une pâte de *tsampa* (farine d'orge grillée) mélangée à du beurre. Elles sont offertes aux esprits protecteurs et aux déités lors de cérémonies pour apaiser, demander des bénédictions ou établir un lien avec ces êtres.

**Figure 12** Confection du *churpi*<sup>35</sup>.



© 2022 par Oscar Chappe

Participer à des célébrations locales m'a permis de comprendre les dynamiques communautaires inhérentes à ces événements. En outre, ces moments de fête ont offert des opportunités pour engager des discussions informelles concernant la vie dans la vallée, les changements en cours, ainsi que les espoirs et craintes associés à ces transformations.

Enfin, mon rôle en tant que professeur d'anglais bénévole à l'école *Crystal Mountain School* a constitué un aspect crucial de mon immersion.

Cela m'a permis de tisser des liens étroits avec la nouvelle génération de la vallée et de comprendre leur vision du futur. De plus, cette expérience a facilité mon acceptation par la communauté et a renforcé ma compréhension de la vie quotidienne locale. En somme, cette immersion a été fondamentale pour saisir les multiples dimensions de l'impact des projets d'infrastructure sur la vie des Dolpopa, en me permettant d'appréhender les expériences, les perspectives et les aspirations de la population locale.

---

<sup>35</sup> Le lait de *dri* (la femelle du yak) et du *ralug* (hybride entre la chèvre et le mouton) est au cœur du système pastoral des Dolpopa. Ce précieux lait est transformé en divers produits tels que le beurre, le yaourt et un fromage spécifique appelé *churpi* par les bergers locaux.

### **4.2.2 Le journal de terrain et la réflexivité**

Selon Jean-Pierre Olivier de Sardan (1995), l'observation participante génère deux types de données : les données d'imprégnation et les données de corpus. Les données d'imprégnation, sont les observations et expériences qui sont « enregistrées » dans l'inconscient, le subconscient, la subjectivité, ou le « je » du chercheur. Certaines informations, bien qu'elles ne soient pas consignées dans le carnet de terrain, jouent donc un rôle indirect, mais essentiel. Elles contribuent à la familiarisation du chercheur avec la culture locale et renforcent sa capacité à interpréter les actions et comportements des individus. En contraste, les données du corpus se réfèrent aux observations et interactions qui sont effectivement enregistrées dans le carnet de terrain et utilisées ultérieurement pour l'analyse.

J'ai employé un journal de terrain comme outil principal de recherche, suivant les méthodes inspirées de Beaud et Weber (2010, p.80). Cela a servi à renforcer mon auto-analyse, un processus crucial pour objectiver mes attentes et identifier les éventuels biais. Toutefois, je tiens à souligner, en accord avec Beaud et Weber, que le travail de terrain ne vise pas une neutralité absolue. Au contraire, il implique une prise de conscience profonde des défis liés à un manque de neutralité, ainsi que des avantages et des problèmes qu'une telle situation peut engendrer.

La réflexivité a ainsi été ancrée dans ma recherche, me permettant un travail de défrichage sur moi-même et une prise de conscience de ma position en tant qu'étudiant-chercheur provenant de l'Occident. La réflexivité, qualifiée à la fois d'exigence scientifique et de « condition anthropologique » en sciences sociales par Gaucher (2009), s'est avérée être un indicateur de validité guidant ma recherche, le traitement des données, et mon approche rédactionnelle. Elle a favorisé une compréhension plus profonde de mon influence et m'a poussé à adopter un esprit critique sur mon propre terrain et mes préjugés. Par réflexivité, on entend une interrogation sur le rôle de l'anthropologue en tant que participant actif dans le processus de construction des données du terrain, impliquant l'observation réflexive de sa propre participation. Cette nuance a enrichi mon analyse, me permettant d'évaluer plus précisément la manière dont ma présence et mon interaction ont influencé les données et les résultats de la recherche.

En résumé, l'auto-analyse et la réflexivité ont été plus que de simples outils ; elles ont été au cœur de mon processus de recherche, affectant chaque aspect de mon travail. Sur le terrain, le bagage culturel du chercheur et sa tendance vers l'ethnocentrisme vont influencer sa compréhension des réalités qui l'entourent, et il importe de tenir compte du biais que cela peut induire. En effet, l'anthropologue n'est pas un observateur neutre ; il est sur le terrain avec sa réalité culturelle, ses préjugés et présomptions, ses appartenances et identités multiples qu'il met en jeu dans sa recherche. Plus encore, l'anthropologue est lui-même un outil de recherche, avec son corps et sa personnalité. Des caractéristiques telles que son genre, la couleur de sa peau, sa classe sociale, ses convictions, parfois même sa taille, peuvent tout aussi involontairement affecter le terrain. Cette compréhension complexe souligne l'importance d'une conscience constante et critique de soi dans le déroulement de l'enquête, car chaque aspect de l'identité du chercheur peut influencer, de manière imprévisible, la manière dont les informations sont recueillies et interprétées.

#### **4.2.3 Entretiens semi-structurés, discussions de groupes et discussions informelles**

En plus de l'observation participante (et de la tenue d'un journal de bord), j'ai adopté une approche méthodologique mixte qui combine des entretiens semi-structurés, les discussions de groupe et des discussions informelles. Cette approche m'a permis de rassembler un éventail de perspectives et d'approfondir ma compréhension des préoccupations, des aspirations et des défis que les Dolpopa rencontrent face aux projets d'infrastructure routière.

Avec le consentement des participants, j'ai réalisé 23 entretiens semi-structurés d'une durée variant entre 15 minutes et une heure. Ces entretiens ont été effectués à l'aide d'un interprète en tibétain, plus précisément dans le dialecte Tarap, ce qui m'a permis d'interagir de manière plus authentique avec les participants et de comprendre leurs points de vue dans leur propre langage.

Pour conduire mes entretiens, j'ai créé un guide construit autour de questions et thématiques larges et ouvertes. Plutôt que de suivre un ordre prédéfini, j'ai adapté le déroulement de chaque entretien à la dynamique verbale de la personne interrogée, permettant ainsi une conversation plus naturelle et authentique. Chaque entretien a été organisé suivant sept thèmes structurants :

le contexte personnel, les changements majeurs socio-économiques, la construction routière, les sites sacrés et la route, les avantages et inconvénients, les prévisions futures et les déclarations diverses (voir annexe 3). Ces entretiens ont été enregistrés, transcrits et traduits en anglais.

En plus des entretiens semi-structurés, j'ai également assisté à des discussions de groupe, qui ont été réalisées un peu par hasard avec mon interprète. Ces discussions n'étaient pas organisées, mais ont eu lieu dans des circonstances spontanées, par exemple lorsque les habitants se sont réunis pour réparer une canalisation d'eau ou encore pour construire une section de route. Ces moments ont favorisé le débat et l'échange d'idées, ce qui a été particulièrement utile pour comprendre les consensus et les divergences d'opinions parmi la communauté. L'aspect informel et inattendu de ces discussions a peut-être permis une expression plus authentique et offert une perspective plus approfondie sur les perspectives et les valeurs locales, révélant ainsi des aspects de la culture et de la société qui auraient pu rester cachés dans un cadre d'entretien plus formel.

Enfin, tout au long de ma présence sur le terrain, j'ai eu de nombreuses discussions informelles avec les habitants de la vallée, une stratégie recommandée par divers chercheurs tels que Swain et King (2022) dans leur article sur l'utilisation de conversations informelles dans la recherche qualitative. Ces interactions spontanées ont été précieuses pour comprendre l'ambiance générale et les attitudes de la communauté face aux changements à venir.

Grâce à cette combinaison d'entretiens semi-structurés, de discussions de groupe et de conversations informelles, j'ai pu obtenir une image plus complète et multidimensionnelle de la situation dans la vallée de Dho Tarap et de la façon dont les habitants anticipent et réagissent aux projets d'infrastructure routière. Pour garantir l'anonymat, j'ai utilisé des pseudonymes dans les chapitres d'analyse.

#### **4.2.4 Profil des répondants et critères de recrutement**

J'ai cherché à obtenir une diversité de perspectives en interviewant des individus provenant de différentes sphères de la vie de la vallée. Pour ce qui est de l'âge, j'ai interviewé des personnes de 19 à 82 ans, ce qui a permis de capter des points de vue sur plusieurs générations. Deux

individus plus âgés en particulier, un homme et une femme respectivement âgés de 75 et 82 ans ont apporté leur expérience de vie et leur connaissance historique de la vallée. Leurs perspectives ont offert une vision à long terme des transformations de la région.

Pour ce qui est du genre, seules trois femmes ont été interrogées. Ceci peut refléter une dynamique culturelle où la politique et plus particulièrement, la question des routes sont très, liées aux hommes dans la région et ces sujets sont traditionnellement dominés par les hommes. Il est également possible que le fait que je suis un homme et que mes interprètes l'étaient aussi ait limité notre accès aux femmes. Ceci doit être pris en compte dans l'analyse des résultats, car elle pourrait avoir un impact sur la compréhension des attitudes et des opinions de la communauté dans son ensemble, et en particulier sur celle des femmes.

En ce qui concerne les rôles et occupations, j'ai pu m'entretenir avec quatre lamas<sup>36</sup> et/ou *amchi*<sup>37</sup> de la vallée, qui ont offert des aperçus précieux sur les aspects religieux de la vie dans la région, et comment ceux-ci pourraient être affectés par les projets de construction routière. Cinq individus *drokpa* ont également partagé leurs expériences. Leurs récits ont permis d'explorer les impacts potentiels des projets routiers sur les modes de vie traditionnels et les moyens de subsistance ruraux. Un membre du World Wildlife Fund (WWF) a également été interviewé, apportant une perspective environnementale à l'étude. De plus, un représentant de la communauté des nomades a fourni un aperçu des besoins et des préoccupations spécifiques de cette communauté.

J'ai également pu m'entretenir avec les présidents des villages de Dho et de Tokyu. Leurs contributions ont permis de comprendre les défis de gestion et de gouvernance que les projets d'infrastructure pourraient poser à l'échelle locale. Leurs perspectives ont offert un aperçu précieux des impacts politiques et administratifs potentiels de la construction routière dans la vallée. Enfin, le gérant de l'école Crystal Mountain School a partagé son point de vue sur l'impact des projets routiers sur l'éducation et la vie des jeunes dans la vallée. Cette diversité de

---

<sup>36</sup> Le lama (tib, bla ma) est un enseignant religieux du bouddhisme tibétain. Dans la région du Dolpo, il peut également désigner un gardien de monastère (Kind, 2012).

<sup>37</sup> Un *eamchi* (tib, em chi) est médecin tibétain.

participants a permis d'obtenir une vue d'ensemble riche et nuancée de la façon dont la communauté envisage et réagit aux changements infrastructurels en cours.

#### **4.2.5 Traitement des données**

Pour traiter les données recueillies, j'ai fusionné des techniques inspirées du « Guide de l'enquête de terrain » de Beaud et Weber (2010) avec la méthode de codage des données qualitatives de Meghan Cope (2010). Cette méthode implique l'identification de thèmes ou de catégories dans les données, puis l'attribution de codes à ces thèmes ou catégories. Ces codes sont ensuite utilisés pour faciliter l'analyse des données et la formulation d'interprétations.

Mon corpus de données comprenait l'ensemble des verbatims des entretiens (transcrits et traduits en anglais à l'aide d'un interprète) et mes notes de terrain (journal de bord). Dans un premier temps, j'ai relu l'ensemble de ces matériaux, en prenant en note mes remarques et analyses préliminaires. Cette première étape a aussi impliqué un tri et j'ai ainsi dû laisser de côté certains matériaux qui ne répondaient pas à certaines de mes questions de recherche. Dans un deuxième temps, j'ai adopté une approche plus systématique en procédant au codage thématique à proprement parler. Les codes ont émergé à partir d'une analyse attentive et réfléchie des données recueillies. Cette analyse a été guidée tant par les objectifs de recherche prédéfinis que par les nouvelles idées et les thèmes récurrents qui ont surgi spontanément au cours de l'examen des données. Ceci a mené à la production de fiches thématiques et, ensuite, au développement d'analyses transversales. En combinant ces méthodes, j'ai pu créer des liens et mettre en dialogue l'ensemble du corpus de données.

Dans mon mémoire, la translittération des termes tibétains a été abordée avec l'objectif de fournir une lecture claire tout en préservant la précision académique. Pour cela, j'ai adopté une approche en deux étapes. Premièrement, chaque terme tibétain est introduit dans sa forme phonétique, privilégiant la facilité de lecture et l'accessibilité pour le lecteur non spécialisé. Cette forme phonétique est généralement mise en italique dans le texte, à l'exception des termes déjà intégrés dans l'usage courant tels que « lama » et « yak ».

Dans ce texte, chaque terme tibétain est accompagné de sa translittération selon le système de T. Wylie (1959), placée entre parenthèses pour une distinction claire. Reconnu pour sa précision

et sa cohérence, ce système est essentiel étant donné la diversité dialectale dans la région de Dolpo, où même des villages voisins peuvent exprimer les mêmes termes différemment (Gurung, 2018). L'utilisation de la translittération Wylie permet aux lecteurs de déterminer l'orthographe tibétaine correcte, facilitant ainsi la navigation dans le monde linguistique tibétain.

Cette méthode permet ainsi de présenter chaque terme d'abord dans sa forme phonétique, facilitant la lecture, puis dans sa forme translittérée Wylie, assurant la rigueur et l'uniformité académiques. L'ensemble vise à équilibrer l'accessibilité pour un large public et la précision nécessaire pour les études spécialisées. Les noms de lieux, les noms propres et les noms communs sont écrits avec des majuscules mais sans italique, assurant ainsi une distinction nette.

En complément de cette approche méthodique de translittération, un glossaire exhaustif est inclus à la fin du mémoire. Ce glossaire répertorie tous les termes tibétains utilisés, fournissant leurs formes phonétiques ainsi que leurs translittérations en système de Wylie. Cet outil de référence a pour but de faciliter la consultation et l'approfondissement pour le lecteur, permettant un accès rapide à la définition, à la prononciation et aux détails linguistiques de chaque terme.

## **4.3 Explorer les transformations récentes de la vallée de Dho Tarap à travers le prisme de l'infrastructure routière**

### **4.3.1 Mon regard personnel et mon arrivée sur le terrain**

Plusieurs années s'étaient écoulées depuis ma première visite dans la vallée de Dho Tarap, en 2017. À l'époque, le contraste saisissant entre les cavaliers de Dho Tarap, et l'émergence des

premières motos et de la route non goudronnée avait éveillé en moi la curiosité d'explorer davantage cette région unique. Ma vision initiale du Dolpo avait cependant été influencée par la vision romantique et orientaliste (toujours dominante) de cette région himalayenne comme l'expliquent bien Gurung et Bauer (2022, p.156)<sup>38</sup> :

In the 1990s, with the opening of restricted areas and more flights from Nepal's southern plains, both tourism and scholarship increased. Valli and Summers (1987; 1995) brought Dolpo to the attention of international audiences again, presenting the region as isolated from outside influences (including the Chinese), a remote hinterland preserving 'traditional' Tibetan culture. Indeed, much of the literature by outsiders romanticises Dolpo as a last "hidden land" (*sbas yul*) where Tibetan culture can be found inviolate.

Cependant, après plusieurs années d'études en anthropologie et en urbanisme, je comprenais désormais que cette vision simpliste et stéréotypée ne rendait pas justice à la complexité et aux dynamiques locales en constante évolution. Cette fois-ci, je revenais pour étudier l'émergence de l'infrastructure routière et son impact sur la vie des habitants. Ayant déjà fait l'expérience du voyage par voie terrestre en 2017 et me le réservant pour le retour<sup>39</sup>, j'ai choisi cette fois-ci de prendre l'avion entre Nepalgunj et Juphal<sup>40</sup> pour me rendre dans la région, comme le font de nombreux Dolpopa.

---

<sup>38</sup> Au lieu des représentations orientalistes d'isolement et de frontières fixes dominantes, des dynamiques de migration, de mobilité et de fluidité frontalière décrivent mieux l'histoire de la région (Harris, 2013 ; Saxer, 2013 ; Yeh, 2019, cité par Gurung, 2018, p.8). Bauer (2003) met en avant le rôle des Dolpopa dans le commerce transhimalayen comme exemple clé de cette dynamique.

<sup>39</sup> C'était une manière pour moi de vivre dans mon propre corps ce voyage, comment les Dolpopa l'endurent chaque année lorsqu'ils empruntent cette route dangereuse et également de voir les améliorations infrastructurelles depuis 2017. Cette expérience m'a permis de mieux comprendre et d'apprécier les défis auxquels les Dolpopa sont confrontés, et de voir de mes propres yeux comment les infrastructures de transport, malgré leurs promesses, peuvent aussi créer des difficultés et des dangers.

<sup>40</sup> L'aéroport de Juphal est situé à quelques heures à pied de Dunaï la capital du district.

**Figure 13** *Quitter le district de Dolpa : le défi de naviguer sur les sentiers escarpés et accidentés.*



© 2022 par Oscar Chappe.

Mon intention était double : arriver en pleine santé pour commencer mon travail de recherche et, par la même occasion, expérimenter tous les moyens de transport que les Dolpopa utilisent pour se rendre dans la région. Cependant, un incident inattendu s'est produit : l'avion (Tara Air Flight 197) que j'étais censé prendre s'est écrasé la veille entre Pokhara et Jomson, faisant vingt-deux morts.

**Figure 14** *Aube à Nepalgunj : un avion prêt à s'envoler en direction de l'aéroport de Juphal.*



© 2022 par Oscar Chappe.

Avant même que mon terrain de recherche commence, cet évènement m’a rappelé que malgré les promesses de mobilité et de connectivité offertes par les infrastructures de transport, elles sont également associées à des risques et des incertitudes. Cet épisode fait particulièrement écho à une discussion que j’ai eue avec Samten (55 ans) une autorité religieuse du Dolpo sur les désavantages de l’infrastructure :

One of the disadvantages of vehicular travel is losing control over one’s destiny during accidental occurrences. In contrast, one’s fate remains more intact when an accident occurs while travelling on foot. The whole world is dependent on machines. We depend on them while flying, as there’s nothing to hold onto once, they malfunction. We are also very prone to being thrown out of a car during an accident, as we can’t overpower the vehicle.

Après plusieurs jours de randonnée depuis Juphal,<sup>41</sup> je suis arrivé dans la vallée de Dho Tarap en fin d’après-midi, le soleil déclinant baignait les montagnes environnantes d’une douce lumière orangée. J’ai marché sur la route non goudronnée de Shishshol, nouvellement construite, en même temps que des caravanes de yaks qui empruntaient le même chemin que moi.

**Figure 15** *Yaks traversant la nouvelle route de Shishshol.*



© 2022 par Oscar Chappe.

---

<sup>41</sup> Il faut environ entre 4 jours et 10 jours de marche pour atteindre les villages du Dolpo depuis Juphal.

Ces animaux emblématiques de la région semblaient imperturbables face aux changements qui s’opéraient autour d’eux, transportant sur leur dos les biens et les marchandises nécessaires à la vie quotidienne des villageois. Alors que je contemplais ce cortège de yaks, une rencontre inattendue s’est produite : deux motards sont arrivés à vive allure, soulevant derrière eux un nuage de poussière, obscurcissant la vue et faisant tousser les animaux et les hommes. Les caravanes de yaks ont alors été contraintes de quitter la route pour laisser passer les motos, témoignant du bouleversement induit par la modernisation des infrastructures et des modes de transport.

**Figure 16** *Rencontre entre motards et yaks sur la route de Shishshol.*



© 2022 par Oscar Chappe.

Dans ce moment fugace, où les yaks et les motards se sont croisés<sup>42</sup>, j’ai commencé à réaliser pleinement combien la vallée de Dho Tarap était le théâtre d’un mélange singulier entre tradition

---

<sup>42</sup> C’est à ce carrefour, au cœur de cette rencontre symbolique de deux mondes, que j’ai fait une rencontre décisive. En effet, Kelsang (homme, 31 ans) l’un des gardiens de yaks croisés ce jour-là deviendra par la suite mon interprète. Sa connaissance de la vallée, ainsi que son interprétation de l’impact de la modernité sur cette région, seront pour moi des guides inestimables.

et modernité. D'un côté, les caravanes de yaks incarnaient un mode de vie ancestral. De l'autre, les motos symbolisaient l'émergence d'une nouvelle ère, où les routes non goudronnées et les engins motorisés facilitent les déplacements, mais peuvent aussi perturber l'équilibre fragile de cet écosystème.

Dès les premiers pas dans la vallée, j'ai pu donc constater les changements qui s'étaient opérés depuis 2017. Les sentiers autrefois escarpés et sinueux avaient laissé place à des routes non goudronnées plus praticables, facilitant l'accès aux zones auparavant difficiles d'accès. Il y avait désormais un *rickshaw* (figure 17) faisant plusieurs allers-retours dans la vallée, transportant des habitants et des marchandises. Les motos, jadis rares, étaient désormais monnaie courante, et l'on apercevait même quelques bulldozers au loin.

**Figure 17** L'unique rickshaw de la vallée de Dho Tarap stationnée dans le village de Dho.



© 2022 par Oscar Chappe

**Figure 18** Deux bulldozers à proximité du village de Lonje.



© 2022 par Oscar Chappe

Malgré cette modernisation, la vallée avait su préserver ses espaces sacrés, témoins de l'attachement des habitants à leur culture et à leur environnement. Les *chörten*<sup>43</sup> et les murs de pierres à *mani*<sup>44</sup> et à *matri*<sup>45</sup> parsemaient le paysage, et les drapeaux de prière colorés ondulaient au gré du vent.

---

<sup>43</sup> Les *chörten* (en sanskrit *stūpa*) sont des monuments contenant des reliques du Bouddha ou des lamas. Accomplir des *kora* (tib, skor ba, signifiant « tourner autour ») sur le monument est un acte de grand mérite.

<sup>44</sup> Les pierres à *mani* sont des pierres gravées avec le mantra du bodhisattva Avalokitesvara « Om mani padme hum ». Elles sont déposées à proximité des lieux de culte (monastère, *chörten*) et aux points de passage importants (col, entrée du village, chemin de pèlerinage). Elles sont souvent accumulées en structures telles que les murs de pierres à *mani*, érigés au milieu de chemins.

<sup>45</sup> Les pierres à *matri* sont des pierres gravées avec des mantra Bön, dont le plus célèbre est « Om matri muye sale du ». Elles sont déposées à proximité des lieux de culte (monastère, *chörten*) et aux points de passage importants (col, entrée du village, chemin de pèlerinage). Elles sont souvent accumulées en structures telles que les murs de pierres à *matri*, érigés au milieu de chemins.

**Figure 19** *Ri Gompa situé dans le village de Dho.*



© 2022 par Oscar Chappe

**Figure 20** *Un mur de mani (à gauche) et un chörten (à droite).*



© 2022 par Oscar Chappe

Lorsque je suis arrivé dans la vallée de Dho Tarap avec mes préjugés sur la construction des routes, j'ai rapidement saisi l'ardente aspiration des habitants à relier leur région au reste du Népal. Selon mes conversations avec eux, l'isolement du Dolpo est souvent accentué par des problématiques socio-politiques. L'exploitation et la corruption des politiciens et entrepreneurs qui, en profitant de l'absence de supervision, ralentissent les projets de route pour maximiser leurs gains sont un exemple frappant de ces problématiques. Cette situation ne fait pas seulement perdurer l'isolement du Dolpo, mais elle instille aussi un sentiment d'injustice parmi les habitants.

Cependant, m'intégrer dans ce contexte en tant qu'étudiant occidental a révélé une autre couche de complexité. La dynamique interculturelle dans laquelle je me suis immergé, bien que riche en apprentissages, a également mis en exergue une complexité contextuelle inévitable. Les perceptions que la population locale avait de moi étaient souvent imprégnées d'une histoire et de rôles précédemment joués par d'autres — chercheurs, missionnaires, activistes, touristes et volontaires. Ma présence, bien que motivée par des intentions d'apprentissage et de partage, était involontairement teintée par ces interactions antérieures, me positionnant ainsi dans un rôle préconçu d'« expert extractif de connaissances »<sup>46</sup>.

Cet héritage de perceptions passées a souligné, pour moi, une importance cruciale : celle d'adopter une posture, non seulement en tant que récepteur de connaissances, mais également en tant que contributeur actif au sein du tissu social local. La conscience de cette dynamique m'a amené à adopter une démarche de dialogue ouvert et réciproque, où le partage de savoir n'est pas à sens unique, mais un échange nourri et mutuellement bénéfique. En reconnaissant et naviguant délicatement à travers ces perceptions et attentes pré-incarnées, j'ai opté pour un engagement actif dans la communauté, tel que l'enseignement bénévole à l'école locale du village.

---

<sup>46</sup> L'expression « expert extractif de connaissances » se réfère à un phénomène soulevé par un de mes interprètes. Celui-ci a observé que de nombreux chercheurs visitent brièvement la région, absorbent des connaissances et des savoirs locaux, puis partent sans redonner à la communauté, sans chercher véritablement à partager une expérience humaine avec les locaux. Ces visites, bien qu'enrichissantes pour le chercheur en termes d'informations, offrent peu en retour aux personnes qui partagent généreusement leur savoir, en raison de la durée éphémère et de la nature unilatérale de ces échanges. Ma démarche a cherché à contrer ce modèle, en mettant en place un échange de connaissances plus réciproque et mutuellement enrichissant pour la communauté locale.

## Chapitre 5 : Les enjeux, les espoirs et les craintes liés à l'infrastructure routière dans la vallée de Dho Tarap, au Népal

Figure 21 Photographie aérienne du village de Dho.



© Par Oscar Chappe, 2022.

Comme on l'a vu au chapitre deux, la route est bien plus qu'une simple infrastructure matérielle ; elle incarne les rêves, espoirs et craintes d'une communauté. Dans la vallée de Dho Tarap, elle est l'objet d'une multitude d'enjeux, qui ont trait tant à l'économie qu'à la culture, la politique, l'environnement et le tissu social. Bien qu'il existe une opposition à la construction de nouvelles routes dans la vallée de Dho Tarap, celle-ci demeure, selon mes observations et expériences, principalement minoritaire. Elle provient principalement de touristes et, parfois, de résidents

dont les intérêts économiques sont étroitement liés à l'industrie touristique ; ces derniers tendent à idéaliser l'état préservé de la vallée, alors que la réalité est nettement plus complexe.

D'un autre côté, la plupart des résidents, bien qu'ils reconnaissent pleinement les défis et les risques inhérents au développement des infrastructures routières, n'adoptent pas une position d'opposition radicale. Au contraire, ils manifestent un soutien nuancé, percevant dans ce développement une chance potentielle de diversification et d'équilibre du paysage socio-économique local.

Ce soutien nuancé à la construction routière de la part des Dolpopa de la vallée de Dho Tarap n'est pas seulement ancré dans une perspective de développement ou de progrès. Il trouve également sa source dans des préoccupations sécuritaires pressantes, mises en lumière au chapitre trois par l'évocation d'événements récents, témoignant d'une recrudescence marquée du banditisme et de la corruption dans la région. Ces incidents ont exacerbé chez les populations locales le désir d'une présence étatique renforcée, visant à assurer leur sécurité et à protéger leurs droits.

Ces dynamiques sociopolitiques se sont révélées avec acuité lors de mon immersion dans la vallée de Dho Tarap. J'ai été témoin des divisions exacerbées par les récentes élections locales. Les routes, loin d'être de simples voies de circulation, sont devenues des arènes de revendication et de protestation, notamment depuis la décentralisation de leur gestion en 2015. Les Dolpopa, avec leur profonde connaissance de l'environnement (Gurung, 2018), offrent des perspectives uniques sur les enjeux de construction routière, révélant des préoccupations méritant une attention particulière.

Ce chapitre dévoile que la route, loin d'être seulement un symbole de modernité pour la vallée de Dho Tarap, tisse un lien entre des récits passés, présents et futurs. J'y explore les aspirations, espoirs et appréhensions des habitants face à cette infrastructure. Les concepts « d'ontologie », « de promesses » et « de paradoxes » liés à l'infrastructure présentés et discutés dans le chapitre deux sont essentiels pour saisir l'impact global de ces développements. Ces infrastructures, comme le notent Anand et al. (2018), promettent modernité et progrès, mais peuvent également entraîner de nouveaux défis.

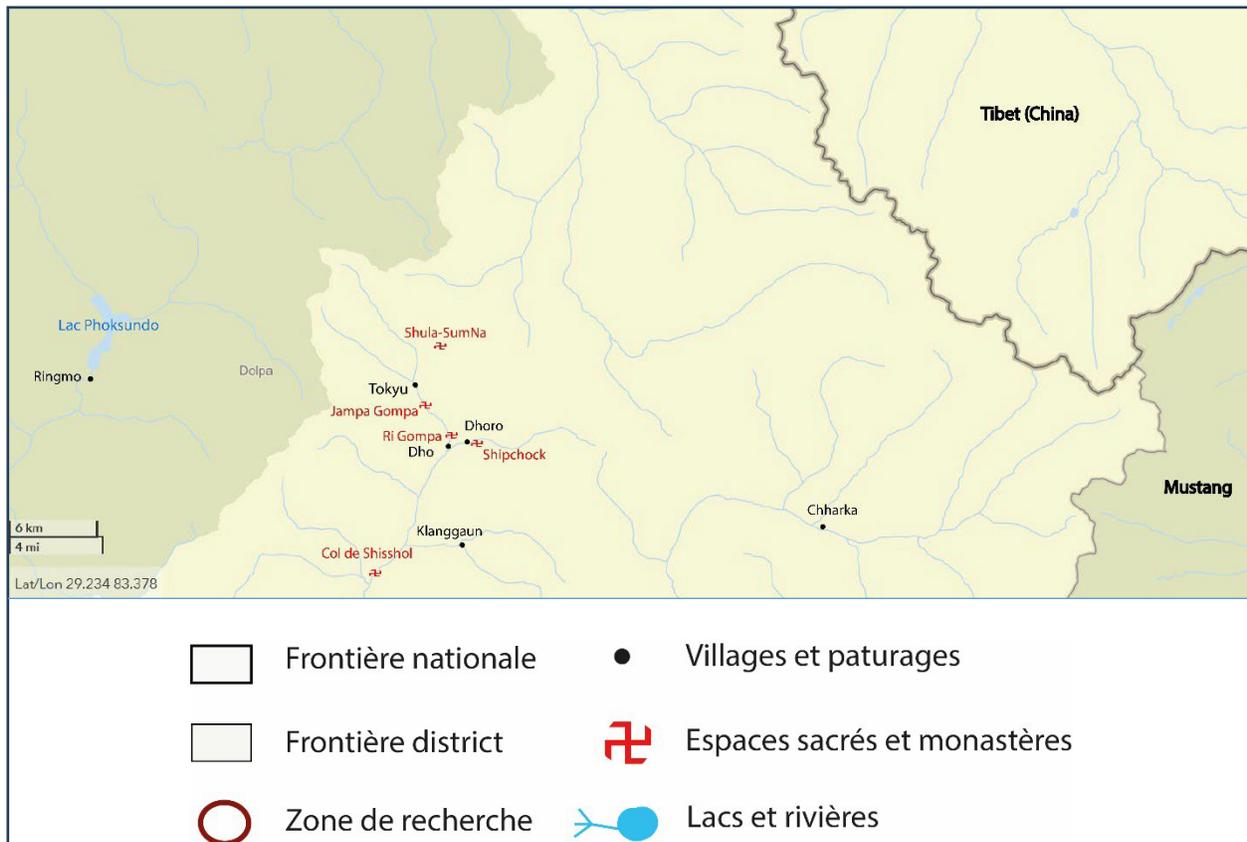
La première section, 5,1, examine les opinions des habitants selon la cosmologie Dolpopa<sup>47</sup>. Elle navigue entre la perception de la route comme une bénédiction qui facilite la pratique religieuse et la crainte qu'elle puisse aussi être source de malheurs inattendus. La section 5.2 se penche sur les perspectives socio-économiques des habitants, confrontés aux promesses de la modernité et aux défis que pose l'infrastructure. Cette section éclaire leurs aspirations à une vie meilleure, tout en mettant en évidence leurs préoccupations quant aux répercussions potentielles de cette route. En plongeant dans ces deux visions, ce chapitre aspire à dépeindre une image complète et nuancée de l'impact d'une infrastructure, qui va bien au-delà de sa simple fonctionnalité, touchant au cœur même de l'identité et de l'avenir d'une communauté.

---

<sup>47</sup> La cosmologie Dolpopa se réfère dans le présent contexte à la vision du monde et aux croyances religieuses et philosophiques des peuples vivant dans la région du Dolpo au Népal, qui sont fortement influencées par le bouddhisme tibétain et la tradition Bön.

## 5.1 La dualité de la route à travers la cosmologie Dolpopa : entre bénédictions et malédictions

**Figure 22** Cartographie topographique du Dolpo avec les espaces sacrés et monastères mentionnés dans le chapitre.



*Fond de carte ESRI (s.d), © OpenStreetMap contributors, HERE, Garmin, Foursquare, METI/NASA, USGS | Esri Canada). Diffusé par Bibliothèque de l'Université Laval — Centre GéoStat ; modification par Oscar Chappe, 2023 ; utilisation d'Adobe Illustrator.*

Le samedi 9 juillet 2022<sup>48</sup>, alors que le soleil levant drapait d'un doux reflet d'or le village de Shipchock, blotti au cœur de la vallée de Dho Tarap, je m'étais préparé pour une journée spéciale.

<sup>48</sup> 10ème jour du mois du singe (5ème mois lunaire) dans le calendrier tibétain.

**Figure 23** Montagne sacrée Pawo Drunga à proximité du village de Dhoro.



© Par Oscar Chappe, 2022.

C'était le jour de la *pūjā* en l'honneur de l'anniversaire de Guru Sengey Dradok<sup>49</sup>. En approchant de Jampa Gompa, j'ai fait la rencontre de Bowa, un jeune homme de 35 ans, gardien du monastère.

Alors que je m'asseyais à côté de lui, devant le monastère où allait se dérouler la *pūjā* ( voir figure 24), il me confia son histoire. Après des années d'études en sciences des religions en Inde, il était revenu à Tokyu, son village natal, après une longue période d'errance. Son éducation avait changé sa perception de la cosmologie Dolpopa, les réduisant à de simples superstitions à ses yeux.

Dans ses mots : « When I returned, I viewed everything with a hint of skepticism. I couldn't grasp how people could believe in these ancient traditions without questioning their authenticity ». Mais après avoir passé plusieurs années à observer les traditions de la vallée, sa perception avait

---

<sup>49</sup> L'une des huit manifestations de Guru Rinpoché (maître bouddhiste du 8<sup>e</sup> siècle), Sengey Dradok symbolise le pouvoir de neutraliser les êtres visibles et invisibles et d'éviter les catastrophes naturelles.

radicalement changé. Bowa m'a souligné l'importance de rester au moins une année dans la vallée pour saisir la temporalité, la profondeur de la vie religieuse des habitants et le rôle des déités sur ce territoire. Il m'a répété que de l'extérieur, on pourrait facilement juger ou mal interpréter l'ontologie de Dolpopa, mais, une fois que l'on vit parmi eux, on découvre une complexité et une richesse qui sont souvent invisibles pour le simple visiteur.

**Figure 24** *Pūjā dans le monastère de Jampa Gompa en l'honneur de l'anniversaire de Guru Sengey Dradok.*



© Par Oscar Chappe, 2022.

Au fil des jours, Bowa m'a guidé à travers les espaces sacrés de la vallée. Chaque lieu avait son propre sens, sa propre histoire, et était habité par des déités spécifiques. Les sols, les rivières, les montagnes — chaque élément de la vallée avait une signification religieuse. Les habitants vénéraient ces espaces sacrés, en considération profonde de la présence des déités résidant parmi eux, influençant ainsi leur quotidien.

Grâce à Bowa et à des entretiens avec des lamas et *amchi* de la vallée, ma perception et ma compréhension du paysage ont évolué, m'amenant à plonger plus profondément dans la dimension religieuse de la vallée de Dho Tarap. Cette compréhension du paysage m'a poussé à adapter mon guide d'entretien (voir annexe 3). J'ai senti qu'il était crucial d'ajouter des questions quant à l'impact de ces nouvelles routes sur la dimension sacrée et religieuse de la vallée. Comment une telle modernisation, symbole d'une mondialisation croissante, affectait-elle la perception et la pratique du sacré parmi les habitants ? La route était-elle perçue comme une intrusion ou au contraire comme un moyen d'enrichir et de partager leur foi ?

### 5.1.1 « The roads can be used for both good and bad »

Selon les légendes locales, Guru Rinpoche<sup>50</sup> a traversé la vallée en poursuivant plusieurs démons qui avaient fui le Mustang (district rural voisin). Après avoir apprivoisé l'une d'entre elles à Dho Tarap, il a enseigné le bouddhisme aux habitants de la vallée et a consacré trois récipients autour de la vallée, où sont enterrées les parties du corps d'une des démons. Ces récipients sont représentés par trois *stūpa* appelés trois *gompa*<sup>51</sup> : Ri gompa, Guru gompa et Riwo gompa. Ces *stūpa* sont des lieux de culte et de pèlerinage pour les habitants de la vallée, qui y rendent hommage à Guru Rinpoche et lui demandent sa protection. Ri gompa (*figure 25*) se trouve dans le village de Dho, là où j'ai eu la chance de m'entretenir pendant plusieurs heures avec Samten, qui m'a reçu avec bienveillance dans son monastère.

---

<sup>50</sup>Guru Rinpoche, ou Padmasambhava, est un maître bouddhiste tantrique indien vénéré pour avoir introduit le bouddhisme Vajrayana au Tibet aux 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> siècles. Connu comme le « précieux Enseignant », il est central dans l'histoire religieuse tibétaine, particulièrement respecté par l'école Nyingma pour avoir caché des enseignements bouddhistes, prévus pour leur redécouverte future. Il est également crédité de la transmission du bouddhisme tantrique au Tibet, et est célébré comme un « second Bouddha » pour son attention au bien-être spirituel et temporel des Tibétains (Halkias, 2017).

<sup>51</sup> Dans la région du Dolpo, une gompa (tib, dgon pa) désigne plusieurs types de monastères comme le principal monastère de la communauté où ont lieu les grandes cérémonies, un temple familial de la lignée au sein du complexe monastique principal, ou un petit ermitage ou temple.

**Figure 25** *Ri gumpa situé dans le village de Dho.*



© Par Oscar Chappe, 2022.

Né en 1967, Samten est un docteur tibétain (em chi) de la vallée de Dho Tarap, qui a reçu une formation religieuse dès son enfance, dans le contexte d'une famille traditionnelle d'éleveurs. Il est considéré comme une autorité religieuse et culturelle par les habitants de la vallée, qui le consultent régulièrement pour des conseils, des rituels ou des soins. Lorsque je lui ai demandé son opinion concernant l'émergence de l'infrastructure routière dans la région et les conséquences sur les sites sacrés, il a insisté pour clarifier un point crucial. Selon lui, la route n'a pas simplement affecté quelques sites sacrés isolés, mais toute la vallée de Dho Tarap, car l'ensemble de la vallée est sacré. Samten a insisté pour me relater en détail le mythe de la vallée de Dho Tarap<sup>52</sup>, utilisant des gestes pour appuyer son récit. Voici un extrait de son récit :

Let me share a story: The Tibetan king Trisong Detsen [756–797] invited Padmasambhava, Śāntarakṣita, and Vimalamitra. They subjugated all the demons in Tibet, but then three female demons ran away and went to Dolpo. On Kyelsa La, where a large *stūpa* stands, one of the female demons tried to drown the whole village by piling all the soil transported from India at the mouth of the sea, where rivers began. Later, she was subjugated by Padmasambhava, and the rock mountain was sliced into two to let the river flow from the sea. That's how the village there came to be, after

---

<sup>52</sup> Voir également l'ouvrage de Kind (2012) où le mythe est raconté de manière plus détaillée.

the lake had formed, a horse (*rta*) of the most excellent quality (*rab*) emerged from the water and the place became known as Tarap (*rTa rab*), « the valley of excellent horses ». This story is fundamental for the locals and testifies to their deep connection with Guru Rinpoche, and the prayer « May Padmasambhava know » is common among the local people here.

Il m'a également expliqué comment ce mythe reflète la manière dont les habitants perçoivent leur relation avec leur environnement, à la fois naturel et religieux, et comment ils abordent les changements et les innovations de notre époque :

Some people are in favour of the project because they hope to have more economic and social opportunities. But others are opposed to the project because they fear that the road will destroy their culture and religion. The roads can be used for both good and bad; they can be used to chase the demons and they can become the demons themselves. The likes of mountains and even the sky is being penetrated with the technological revolution in this 21st century, so these-days one could never definitively be sure of the right and the wrong. Many man-made climate disasters coincide with people disarranging all elements with the conception of myriad damaging ideas and major transformations in this age. For that fact, one is better saying less and protect oneself at emergence of such time.

Les propos de Samten reflètent donc le dilemme auquel sont confrontés les habitants de la vallée de Dho Tarap face à l'arrivée imminente de la route. D'un côté, ils reconnaissent que la route est nécessaire pour l'économie, car « Since whole world is living a particular lifestyle in general, understandably we would refuse to live the ancient life of carrying loads on back and the solitary life of hermit » (Samten, homme, 59 ans). De l'autre côté, ils redoutent que la route, de la même manière que les démons du mythe de la vallée, perturbe leur équilibre écologique et religieux et les expose à des influences étrangères qui pourraient menacer leur identité culturelle et religieuse. Elle pourrait être source de malheur, dérangeant ou déplaçant les déités, ravageant l'environnement naturel, profanant les sites sacrés ou encore bouleversant le mode de vie ancestral du Dolpo.

Bien que l'interprétation du mythe par Samten ne fasse pas l'unanimité parmi les autorités religieuses et les habitants du Dolpo, elle offre un éclairage sur les inquiétudes de certains villageois avec qui je me suis entretenu face à l'émergence d'infrastructures routières dans la vallée. Tout comme la démons évoquée dans le mythe, la route est perçue comme une force potentiellement perturbatrice, capable d'ébranler l'équilibre précaire de la nature.

Ainsi, il est fascinant de noter que ce qui est généralement considéré comme un symbole de progrès et de développement — en l’occurrence, l’infrastructure routière — peut aussi être vu sous un jour menaçant, évoquant les démons du mythe. Cette dualité souligne l’importance d’aller au-delà de l’orthodoxie infrastructurelle (Gurung, 2021) en analysant chaque infrastructure dans son contexte. Toutefois, tout comme les mythes possèdent souvent des facettes contrastées, la route, en dépit de ses connotations démoniaques, peut également être interprétée comme un canal de diffusion positive.

Le mythe de la vallée de Dho Tarap illustre cette dualité, racontant comment de redoutables démons, symbolisant les entraves à la propagation du bouddhisme, furent surmontées. L’intervention de Guru Rinpoché, le creusement de la gorge et la libération de l’eau représentent l’avènement d’une nouvelle ère et les forces conduisant à la propagation du bouddhisme. De mes entretiens, il ressort que pour certains, la construction de la route incarne simultanément cette notion d’ouverture vers un nouvel horizon et la diffusion du bouddhisme.

Norbu Lama, un homme de 58 ans originaire du Dolpo, a consacré sa vie à enseigner la philosophie bouddhiste et *la pūjā* aux habitants de son village. Mon entretien avec lui m’a donné un aperçu pertinent des pratiques religieuses des habitants du Dolpo, ainsi que du rôle joué par plusieurs lamas pour « améliorer la situation de la vallée ». Il m’a, par exemple, décrit comment les autorités religieuses et la population locale buvaient de l’alcool avant d’accomplir *la pūjā*, et comment lui et ses collègues ont travaillé pour réapprendre l’ordre de *la pūjā* et pour mettre fin à cette « mauvaise pratique ». Il parle également de ses efforts pour enseigner aux femmes la *Dolma pūjā*<sup>53</sup>, et de la surprise et de l’admiration suscitées chez les habitants<sup>54</sup>. Lors de notre entretien, Kelsang, un jeune homme de 31 ans et également l’un de mes interprètes, lui a exprimé toute sa gratitude pour avoir enseigné la pratique du bouddhisme aux femmes du village : « Sir, you’ve done so immensely. The workshop you started for women has been meritorious. Although I haven’t been spending all my time here, I think women here has been comparable to living in darkness. ».

---

<sup>53</sup> Un rituel bouddhiste dédié à la déité féminine Tara (Dolma en tibétain), vénérée pour sa capacité à offrir protection, sagesse et compassion.

<sup>54</sup> Lors des pūjās auxquelles j’ai assisté, j’ai remarqué qu’il y avait en moyenne plus de femmes que d’hommes.

À première vue, ses détails semblent peu pertinents dans le contexte de la présente étude, pourtant elles révèlent que Norbu Lama s'inscrit dans une pratique moderniste du bouddhisme et son point de vue diffère de celui des autres autorités religieuses de la vallée concernant l'infrastructure routière. Pour Norbu Lama, les déités locales sont conscientes de l'impermanence de toute chose et comprennent que des activités comme la construction d'une route font partie du cycle de la vie. Il m'a même mentionné que l'émergence des routes avait des effets positifs sur la religion, selon lui, elle est une ressource du *Dharma*<sup>55</sup> :

In a way, the roadway is beneficial for the religious lifestyle in this area. In our community, we often organize *pūjā* gatherings, and this roadway meets that need. In the olden days, we didn't have the luxury of traveling and assembling, and we faced many challenges gathering for this purpose. But now, thanks to roadways, there are major Buddhist universities in the Kham province of Tibet, as well as in Nepal and India. In this regard, vehicles and roadways serve as resources for our Dharma practice. Furthermore, certain pilgrimage sites have become more accessible, which benefits us.

En ce sens, Norbu Lama considère que l'existence de routes est donc une bénédiction ; un moyen de faire progresser le *Dharma*, et les enseignements du Bouddha.

En explorant les mythes locaux et les opinions des leaders religieux tels que Samten et Norbu Lama, j'ai discerné que les infrastructures, notamment les routes, ne sont pas de simples objets matériels, mais des ontologies, imbriquées dans des réseaux de significations qui transcendent leur matérialité, comme l'ont souligné Pedersen (2011 ; 2017) et d'autres auteurs.

À travers les notions d'« infrastructure comme agent secondaire » (Chu, 2014) et d'« infrastructures religieuses secondaires » (Kirby & Holzchen, 2020), on peut comprendre comment une route, bien qu'elle ne soit pas explicitement religieuse, peut influencer profondément la pratique religieuse et la vie des habitants de la vallée de Dho Tarap. Bien plus que de simples constructions matérielles, les infrastructures sont profondément ancrées dans les contextes culturels, religieux et relationnels locaux. Leur impact ne se limite toutefois pas à la sphère religieuse ou à la symbolique. Elles ont également des implications pratiques et des conséquences tangibles sur la vie quotidienne des habitants de la vallée. La route introduit non seulement de nouvelles façons de se déplacer, mais elle suscite également des réflexions sur la

---

<sup>55</sup> Religion, enseignement, doctrine.

relation entre les humains et les animaux, notamment sur les dilemmes éthiques associés à l'utilisation du bétail pour le transport.

### **5.1.2 « [The road] has unburdened the Yaks, horses, and mules from load transportation »**

La vallée de Dho Tarap, autrefois célèbre pour ses « excellents chevaux », comme le raconte son mythe, traverse actuellement une époque de changements significatifs. Autrefois, le cheval, emblème central de cette vallée, était le moyen de transport privilégié pour se déplacer d'un village à l'autre.

Aujourd'hui, préférant la rapidité et la commodité, de nombreux habitants troquent leurs chevaux pour des motos comme le souligne Lhamo, une jeune femme de 26 ans qui réside à Dho : « I think the road has had a major impact on the valley. In the past, people used to travel with horses from Tarap to other villages or to the nearest town. Now most people prefer to buy motorbikes to travel faster and easier. ».

Si pour certains habitants ce changement constitue une perte pour la tradition des Dolpopa, pour d'autres, il s'agit d'un avantage pour la mobilité. Des entretiens ont ainsi mis en évidence un dilemme éthique préoccupant relatif à l'utilisation du bétail pour le transport et les voyages dans la région. Wangchuk, un artiste peintre de 45 ans du village de Dho, met en lumière la complexité de cette question. Il souligne que depuis des générations, en l'absence d'infrastructures routières adéquates, les habitants ont recours aux animaux pour leurs déplacements : « enslaving them is the root of many sins and goes against the practice of Buddha *Dharma*. Since starvation is not an option, we're left with no alternatives but to exploit animals for transportation and travel. ».

Wangchuk poursuit en expliquant que cette exploitation, bien qu'elle soit perçue comme source de mauvais *karma*<sup>56</sup> dans le *Dharma*, est souvent compensée par des rituels (*pūjā*) destinés à se purifier de ces transgressions. Toutefois, cette méthode est perçue par Wangchuk comme paradoxale : « We conduct *pūjās* to purify the sins committed from exploiting animals,

---

<sup>56</sup> Le *karma* (tib, las), acte, action, acte karmique, principe selon lequel toute action produit un résultat, notion de cause à effet (Kind, 2012, p.427)

but we also continue to exploit them, which is contradictory. While the positive intention behind conducting *pūjās* may accumulate good *karma*, these two actions are inherently contradictory. ».

Norbu Lama (58 ans) soulève les bénéfices potentiels que la construction de routes pourrait apporter à la pratique religieuse et éthique de la région. La diminution de la dépendance envers les animaux pour le transport réduirait la souffrance et l'exploitation de ces derniers. Norbu Lama (58 ans) explique :

[The road] has unburdened the yaks, horses, and mules from load transportation. The roadways have lessened the workload for these animals, as sometimes mules carrying the loads would have cuts and wounds filled with pus and blood inflicted on their backs. This sometimes led to the point where the wounds and cuts on their backs would rot and smell so bad.

Certains habitants proposent une vision proactive du développement : construire des routes dans un esprit de bienveillance communautaire, de prévoyance et de compréhension mutuelle. Ils estiment que cela pourrait offrir un moyen d'éviter l'exploitation animale tout en respectant les principes du *Dharma* , éliminant le dilemme éthique. Yeshi, un jeune homme de 33 ans de Dhoro ajoute :

When the roadways are built with genuine and uncorrupted intent, the people here will no longer feel compelled to exploit animals, and they might find an opportunity to practice the *Dharma* without any contradiction in their deeds. On the other hand, if the roadways are constructed merely as a display or out of short-sightedness, rather than being driven by a true sense of community welfare and long-term vision, it reflects nothing but arrogance.

Ces observations et témoignages s'inscrivent dans la réflexion émergente sur une ontologie non anthropocentrique de l'infrastructure, telle qu'explorée par Boyer (2018), Hetherington (2019), Barua (2021) et Buier (2022). Les préoccupations au sujet de l'exploitation animale et la manière dont la construction de routes peut soulager ce fardeau correspondent directement à l'appel de Barua (2021) pour une conceptualisation des infrastructures comme système complexe de relations entre les humains, les non-humains, et leur environnement. La construction de routes, tel que montré ici, n'est plus seulement comprise en termes de besoins humains, mais aussi de ses impacts sur le non-humain (cf. Haraway 2003, Tsing 2015). Comme on le verra dans ce qui suit, ces relations, ainsi que leurs tensions et contradictions, sont visibles dans les transformations

dans la manière dont les projets de construction sont menés, dans la fracture générationnelle et dans le changement dans les relations entre les acteurs locaux et nationaux.

### 5.1.3 « We have a tradition of consulting lamas... »

Dans la région du Dolpo, la tradition de consulter les lamas pour réaliser des *pūjā* et psalmodier les écritures bouddhiques est profondément ancrée. Comme l'a exprimé Samten : « We have a tradition of consulting lamas, conducting *Mahākāla pūjā*<sup>57</sup>, and reading Buddha's written volumes in preparation for building houses or even planting crops, a tradition that still survives in this age here. ». Cette pratique s'inscrit dans une vision où la religion est liée à l'environnement, et est susceptible d'être en conflit avec la logique moderne qui pourrait menacer l'identité culturelle du Dolpo (Gurung, 2018).

L'interaction entre la religion, l'environnement et les activités humaines dans la vallée de Dho Tarap est profondément ancrée dans le bouddhisme Nyingmapa<sup>58</sup> (tantrique) et dans le Bön<sup>59</sup>. Pour ces religions, chaque région, maison, etc. est protégée et surveillée par des esprits et par des déités territoriales. Lorsque les activités humaines, telles que la construction d'infrastructures, perturbent ces esprits et déités, sans les rituels appropriés pour les propitier, les conséquences peuvent être dévastatrices. Dorje, un lama de Tokyu de 59 ans et d'autres participants m'ont expliqué que ces déités peuvent réagir en se délocalisant ou en se vengeant, provoquant des catastrophes telles que la sécheresse, les inondations ou la perte de récoltes. Dans cette optique, la construction, qu'il s'agisse de maisons ou d'infrastructures, a également des implications religieuses, car elle peut perturber l'équilibre délicat entre les humains et les déités territoriales.

Cette perspective religieuse et culturelle trouve un écho intéressant dans les récentes évolutions des études anthropologiques. Le tournant anti-anthropocentrique, mentionné par Boyer (2018)

---

<sup>57</sup> La *Mahākāla pūjā* est une cérémonie rituelle bouddhiste dédiée à Mahākāla, une déité protectrice couramment vénérée au Tibet et dans les régions himalayennes comme le Dolpo. Cette *pūjā* est réalisée pour solliciter protection et éliminer les obstacles.

<sup>58</sup> La tradition Nyingmapa remonte à la première diffusion (*ngadar*) des enseignements bouddhistes au Tibet à l'époque du premier empire (du septième au neuvième siècle de notre ère) et en particulier à l'activité du maître indien Padmasambhava (tib. Guru Rinpoche).

<sup>59</sup> Terme utilisé pour décrire diverses traditions pré-bouddhiques et non-bouddhiques au Tibet, y compris la tradition monastique contemporaine du Yundrung Bön fortement influencée par le bouddhisme.

et Barua (2021) met en lumière l'importance croissante accordée aux non-humains en tant qu'acteurs influents. Toutefois, comme Yeh (2017, p.147) et Gurung (2018) l'ont souligné, cette reconnaissance n'est pas uniforme. Dans la région du Dolpo, les déités — essentielles à la cosmologie locale — sont souvent marginalisées dans le développement contemporain. La modernité et la logique de développement actuelle semblent, en effet, entrer en conflit avec ces traditions. Les projets de construction, comme les routes dans la vallée de Dho Tarap, sont d'après mes entretiens souvent réalisés sans consulter les communautés locales et les autorités religieuses. Cette négligence alimente un sentiment d'aliénation et met en péril l'équilibre délicat entre développement et respect des traditions. À ce titre, Samten, insiste sur le fait que la *Mahākāla pūjā* est plus qu'un simple rituel, mais une pratique qui peut influencer le monde physique :

The whole Earth is experiencing rising sea levels, and the mountains are also destined for the same fate. To prevent such disasters, in accordance with our beliefs, requests to perform *Mahākāla pūjā* should be made to the lamas. The lamas will conduct the rituals when requested; however, [in the case of the roadway] the officials have failed to do so...

En plus de cette tension dans le domaine de la construction et de l'aménagement du territoire, les défis de la modernité se manifestent également dans d'autres aspects de la vie quotidienne. Samten et Dorje observent l'émergence d'un monde régi par le commerce et la modernité, créant une tension supplémentaire entre les valeurs traditionnelles et le développement contemporain. Comme l'a exprimé Samten : « Now with the passing of old to new generations, tradition seems to take new shape as well. ».

Dorje note cette évolution, affirmant que : « In the olden days, whenever we started any construction, be it a home or anything else, we would conduct pūjās and invite the lamas. These days, however, everything seems more complicated; people arrive here and often overlook our cultures and traditions as long as their pockets are filled. ».

La critique de Samten est encore plus explicite concernant la fracture générationnelle. Il accuse les jeunes de mépriser les générations précédentes et exprime leur désir de modernité :

These days, many educated youngsters criticize the older generations for their perceived lack of vision. But there were mystics in the past who, dedicated to their religious pursuits, could fly through the sky without machines. Now, while dismissing those of earlier times, the youth crave cars to drive, planes to travel in, and wish to dye their hair in yellowish hues and tint their skin as they please.

En fin de compte, la situation du Dolpo illustre un défi global : comment concilier le développement moderne avec le respect et la reconnaissance des entités traditionnelles et sacrées, qu'il s'agisse de déités, d'esprits ou d'autres formes de non-humains ? La prochaine section se penche sur un autre aspect de la vie non humaine : le paysage sacré et ses entités non humaines associées, comme les déités et les esprits. Ici, les routes, malgré leurs promesses de développement et de modernité, ont perturbé et parfois détruit des sites sacrés. Les effets de ces perturbations ne sont pas seulement physiques, mais ont également des implications religieuses, écologiques et culturelles pour la communauté. De plus, les conséquences environnementales de la construction de routes ont un impact direct sur d'autres formes de vie non humaine, comme la faune et la flore.

#### **5.1.4 « Many drivers were forced to go to hospital because of sudden mysterious illness... »**

Bien que la majorité des habitants de Dolpo soit favorable à la construction des routes, une prédominance des entretiens menés révèle une inquiétude marquée concernant leur impact sur l'environnement. Lhundrup, un villageois de 43 ans, résidant dans le village de Dhoro a partagé ses préoccupations quant aux conséquences de la construction routière sur l'environnement. Il a témoigné des transformations radicales qu'a connues la région depuis sa naissance, en particulier l'introduction du plastique, des boîtes de conserve, et les conséquences des chantiers d'excavation pour la construction de routes et d'établissements scolaires : « The environment here used to be unpolluted until the arrival of roadways and vehicles. With the introduction of these roads, people have started coming here to harvest *yartsa gonbu*. They bring various items with them and end up littering everywhere, leading to the pollution of both the water and the surrounding area. »

De multiples entretiens soulignent les perturbations causées par les routes et les véhicules sur le paysage naturel et l'intégrité environnementale de Dolpo. Comme mentionné par Lhundrup ci-dessus, l'afflux de visiteurs venus récolter le *cordyceps yartsa gonbu*, a contribué à une accumulation notable de déchets et à une détérioration de la qualité de l'eau. Autrefois, la rivière Tarap offrait de l'eau potable aux habitants, une réalité aujourd'hui compromise. Kelsang a particulièrement bien résumé la détérioration du paysage environnemental ainsi que l'impact sur la faune et la flore dans la vallée :

Road construction has caused extensive damage to the natural landscape in our area. The roads cut through mountains and hills, leading to more frequent landslides, altered rainfall patterns, and intensified soil erosion. The pristine environment of the past has been compromised by vehicular noise and pollution. This has taken a toll on the local ecosystem, displacing wildlife and destroying their habitats. The challenge remains to strike a judicious balance between development and conservation.

Alors que la construction a permis d'atténuer le dilemme éthique de l'exploitation des animaux, elle a également délocalisé les déités et les animaux sauvages et donc modifié radicalement la dynamique de la vie non humaine. Pour certains habitants, l'émergence des routes n'est pas sans lien avec l'augmentation des anomalies climatiques et des catastrophes naturelles<sup>60</sup>. Samten, lorsque je lui ai demandé comment il imaginait la vallée dans cinq ans, associe intrinsèquement la construction routière et les innovations technologiques à cette dégradation :

With incoming of city people here and outgoing of locals to there, the pollution level will grow as in contrast to the clean air pollution we're enjoying now. We fail to recognise the luxury of clean air we have now. However we might risk polluting the environment if we fail to enforce the regulations properly. In five-year time, people will be left reminiscing fondly of the current period while air pollution worsens with the outlet of toxic smoke from the influx of vehicles here.

La mise en garde de Samten, corroboré par d'autres témoignages, est claire : sans une intervention proactive, les conséquences environnementales pourraient être irréversibles. De même, Dorje évoque la commodité des routes, mais est également préoccupé par leurs impacts environnementaux potentiels : « In the future, I think it'd negatively impact the environment

---

<sup>60</sup> En octobre 2022, plusieurs maisons de la vallée ont été détruites en raison d'un prolongement inhabituel de la mousson, plusieurs touristes et locaux sont morts. Plusieurs habitants ont associé cette catastrophe naturelle à une structure religieuse détruite récemment dans la vallée.

when we have to construct more new roads with cement and concretes to accommodate heavier traffics. ».

La construction d'infrastructure routière peut donc causer des préjudices considérables, en particulier en ce qui concerne les préoccupations religieuses et culturelles des communautés locales. Par exemple dans la vallée, de nombreuses structures sacrées, telles que les *chörten*, les murs de pierres à mani et à matri (voir figure 26) ont été détériorées ou enterrées lors de la construction de la route. Cela a suscité des inquiétudes parmi les habitants, car ces structures ont été construites pour protéger le village des catastrophes naturelles.

**Figure 26** *Mur de pierre à mani du village de Tokyu détruit en raison de la construction de la route (à gauche) ; construction d'un nouveau mur de mani par la population locale pour remplacer l'ancien (à droite).*



© Par Oscar Chappe, 2022.

C'est particulièrement vrai dans ma région d'étude, où de nombreux sites sacrés sont affectés par la construction d'infrastructures routières. Lors de mes observations participantes, j'ai pu visiter avec des résidents plusieurs sites sacrés qui ont été menacés par la construction d'infrastructure routière dont notamment Shula-SumNa et Shisshol (figure 27).

**Figure 27** Nouvelle route construite sur le col de Shisshol



© Par Oscar Chappe, 2022

Le col de Shisshol est un lieu sacré du Dolpo, puisqu'il fait référence au mythe de la vallée de Dho Tarap. Guru Rinpoché aurait traversé les montagnes rocheuses du col pour empêcher le village d'être englouti par la mer. La route construite entre Shisshol et la vallée de Dho Tarap dans le cadre du projet Bheri corridor a mis en péril un *stūpa*, qui enracine sa cosmologie d'après Samten :

Yes, also there was a slight risk of losing the *stūpas* on that pass because of the ongoing road construction there. That white coloured soil on that pass is transported from India, so it isn't found anywhere else. To facilitate road construction for researchers, the pass was leveled down by two stories. No rocks or other solid materials were found, only a particular white soil. This is the same soil that, according to legend, one of the female demons tried to pile at the mouth of the sea in an attempt to swallow the sea. Some researchers<sup>61</sup> believe that this village was once located on a seabed, based on their investigations of the soil and the history of the village.

Choephel, un homme de 38 ans résidant à Tokyu, ajoute : « There have been cases of strange sound being heard and strange visions being seen. Many drivers, working on the roadway construction were forced to go to the hospital because of a sudden mysterious illness and sudden unknown foot swell after the good night's sleep. ».

---

<sup>61</sup>Samten fait référence à des géologues et archéologues.

Choephel, suggère que le monde naturel est en danger à cause des activités humaines telles que la construction de routes. Les phénomènes étranges et les maladies dont souffrent les personnes impliquées dans la construction sont interprétés par ce participant comme un signe du mal physique qui est fait aux sites sacrés et aux montagnes.

Cette réponse de Choephel a soulevé la question des représailles des déités. Dorje apporte un éclairage supplémentaire en déclarant que les déités locales semblent s'en prendre davantage aux locaux qui ont été impliqués dans les sites sacrés, même si ce sont des étrangers qui les ont forés. Elles s'en prennent également aux personnes dont la dévotion est intacte et qui croient en leur existence. La population locale ne peut même pas toucher accidentellement les sites sacrés.

Un bon exemple du phénomène est la route construite entre Dho et Tinkyu (Bheri corridor) qui passe par Shula-SumNa<sup>62</sup>. Les habitants, craignant cette section, en raison de la présence d'un être puissant non-humain nommé *tse*<sup>63</sup> n'ont pas participé à la construction de cette route et ne participent pas à son entretien.

**Figure 28** Le site sacré de Shula-Shumna.



© Oscar Chappe, 2022

---

<sup>63</sup> Le tse (tib. btsan) est un être non-humain, dangereux qui est extrêmement irritable, les gens évitent donc d'énervé cet être.

Bien que les gens ne soient pas effrayés pendant la journée, selon la cosmologie locale, la rencontre avec ces entités religieuses à l'aube peut entraîner des conséquences malheureuses.

Bridge builders working on the bridge at Shula-SumNa reported that they saw two unknown monks walking in the night while they were excavating the stones there. People aren't scared in the day but it's said that at early dawn, *tse*n, *shipdak*<sup>64</sup> and *ludak*<sup>65</sup> roam there. So, they wouldn't be able to do anything if you're a fortunate person. On the other hand, you might get injured by *tse*n's whip if you're unfortunate person. (Dorje, homme, 59 ans)

Les mots de Dorje résument bien plusieurs de mes entretiens qui soulignent l'importance persistante des croyances locales entourant les sites sacrés comme Shula-Shumna. Il suggère que les habitants craignent le site sacré de Shula-Shumna et encore d'avantage avec la construction de la route. La présence de deux moines inconnus, vus par les constructeurs de ponts dans la nuit, implique la poursuite de l'activité religieuse dans la région. La crainte et le respect des déités locales et de leurs pouvoirs sont forts, et les gens font attention à ne pas interférer avec ces sites pour éviter toutes représailles potentielles de la part de ces déités. La présence des entités non-humaines dans la cosmologie locale et leur influence sur le monde physique soulignent la relation complexe entre la culture, la religion et l'environnement dans le contexte local.

La route a également entraîné des répercussions sur la cohésion sociale. Les rapports sociaux sont plus tendus au sein de la communauté et les divisions croissantes. Certains résidents ont également exprimé leurs préoccupations quant à la perte de valeurs culturelles, comme en témoigne le commerce illicite de statues bouddhistes et de peintures<sup>66</sup>.

---

<sup>64</sup> Les *shipdak* (tib. *gzhi bdag*), connus comme « Seigneurs du sol », sont des entités non-humaines qui règnent sur un certain territoire. Le terme est formé de deux mots liés : *shi* (tib. *gzhi*) « terre » ou « sol », et *dak* (tib. *bdag*) « roi » ou « propriétaire ».

<sup>65</sup> Les *lu* (tib. *klu*) sont des esprits associés aux lacs et aux rivières et le monde aquatique souterrain qui peuvent provoquer des maladies lorsqu'ils sont dérangés, par des travaux d'irrigation ou de construction de digues. Ils sont associés aux *nāgas* indiens, des êtres non-humains en forme de serpent : le terme « *ludak* » indique ici le roi des *nāgas*.

<sup>66</sup> Selon mon interprète, dans le bouddhisme, la vente de statues ou de peintures représentant le Bouddha ou des maîtres spirituels est perçue comme un blasphème, et est classée parmi les pires péchés. En revanche, l'acquisition de ces statues dans le but de les vénérer ou de s'en servir pour la prière est vue comme une haute forme de purification des fautes et d'accumulation de bon *karma*. La réprobation entourant la vente de ces objets sacrés est clairement ancrée dans les textes religieux, et ne résulte pas d'une simple convention sociale.

Lungtok, un homme *drokpa* de 44 ans a ainsi remarqué : « Once upon a time, visitors from Tibet used to praise how exquisite the Dolpo region is. However, now, like a hand with many fingers, our village has different factions bad-mouthing each other. The evil doesn't stop there, some even engage in Buddhist statue and painting trading businesses. ».

En parallèle, Lobsang, un homme d'affaires de 47 ans résidant dans le village de Dho, tout en reconnaissant les bienfaits de la route sur la mobilité et l'économie de la vallée, exprime également ses propres réserves vis-à-vis de la perte de valeurs culturelles engendrée par l'implémentation de la route :

People once communicated exclusively in the Tarab dialect, as most of us didn't know Nepali. But nowadays, Nepali has become the primary mode of communication. This shift has even influenced changes within the Tarab dialect itself. While development is vital, preventing the erosion of our language and culture is even more crucial. Much of our traditional architectural knowledge has been lost or forgotten. While we can revive traditional attire during local festivals, there's no such event to resurrect forgotten languages and architectural practices. It's essential that we preserve these untouched for future generations and for as long as possible.

Le concept de paradoxes de l'infrastructure (cf. Appel et al. 2018 ; Star 1999), éclaire les dualités des projets d'infrastructure. Alors que ces projets promettent modernité et développement, ils peuvent aussi entraîner inégalités, ruptures et dégradations. Faisant échos aux travaux réalisés dans d'autres régions du monde (ex : Niewöhner, 2015 ; Anand, 2015), les témoignages des habitants du Dolpo mettent en lumière ces contradictions. Ils révèlent à la fois des aspirations à la modernité et les conséquences problématiques, tant environnementales que culturelles, que génère la route. Comme on le verra ci-dessous, au Dolpo, les promesses d'une meilleure connectivité et modernisation s'accompagnent de problèmes tels que la pollution, le bouleversement du tissu social et les atteintes au patrimoine Dolpopa.

## **5.2 Dynamiques locales face au développement infrastructurel : les répercussions sociales et économiques**

J'ai pu constater que la route est un des premiers éléments cités par les habitants avec l'éducation et la nouvelle constitution pour décrire les changements majeurs dans la région. Palden, un homme politicien de 49 ans originaire de Dho, témoigne : « The most significant changes have

been the establishment of the school and the introduction of the roadway. The motorcycle road has simplified life, especially when compared to using horses for all forms of transportation. ». Si cette transformation peut être vue comme une avancée vers une ère nouvelle, elle s'accompagne néanmoins de nouveaux défis socio-économiques pour la population locale.

Lors de mon travail de terrain, l'une de mes rencontres les plus marquantes a été celle avec Zhang, un jeune homme de 17 ans, recruté après le départ de mon précédent interprète, Kelsang. Ayant quitté le Dolpo pour étudier en Inde à l'âge de sept ans, sans ses parents, c'était son premier retour dans sa région natale. Après une longue marche, nous sommes parvenus à un camp nomade (voir figure 29). J'ai alors découvert que la grand-mère de Zhang y résidait. Ce serait leur première retrouvaille depuis son départ il y a près de dix ans.

**Figure 29** Camp nomade à proximité du col Chholla Bhanjyang.



© Oscar Chappe, 2022

À travers cette rencontre, j'ai pu observer de près la dimension politique et affective des infrastructures locales. Le camp, où vivait la grand-mère de Zhang, autrefois habité par une communauté soudée, présentait désormais des signes de division sociale. La construction de nouvelles infrastructures avait créé des promesses d'une vie meilleure pour les habitants qui, dans plusieurs cas, ne se sont pas réalisées. Au lieu de cela, les routes ont introduit de nouveaux risques et défis. Les nomades du camp m'ont partagé leurs griefs concernant ces changements. Phuntsok, un homme représentant de la communauté nomade de 50 ans m'a par exemple raconté comment le paysage touristique de la région a radicalement changé à la suite de la construction de la route :

In the past, both local and foreign tourists flocked to this region, eagerly exploring every nook of our mountains and rivers on foot. However, with the advent of motorcycles, the once tranquil and serene environment has suffered. While these vehicles have undoubtedly eased travel and significantly enhanced the efficiency of transhumance, aiding the movement of livestock, they have simultaneously inflicted detrimental effects on wildlife, livestock, and the daily rhythm of local life. The convenience offered by motorcycles, though diminishing the need for long travels on foot, has introduced a set of negative impacts affecting not only livestock and wildlife but also undermining the livelihood of the local population. Previously, tourists would appear with appropriate gear, goggles in place and canes in hand, ready for adventure. In stark contrast, modern visitors wander with faces masked, seemingly put off by engine smoke, with expressions of disapproval frequently crossing their features.

La transformation observée dans le secteur du tourisme n'est qu'une facette des nombreux changements induits par la construction routière, initialement entreprise pour faciliter la circulation et dynamiser le commerce. Comme le détaillera cette section, la construction de nouvelles routes pourrait non seulement contribuer à l'extinction progressive du *yartsa gonbu*, mais également exacerber les inégalités entre les habitants. Alors que la route était initialement perçue comme un vecteur de progrès et de développement, les récits locaux dépeignent une réalité plus nuancée et complexe. Si certains ont profité des opportunités nées de ces transformations, d'autres, notamment les nomades, se sont sentis marginalisés. Leurs besoins et modes de vie traditionnels ont été relégués au second plan, sacrifiés au nom du « progrès » et des « bikās ».

### **5.2.1 « There's no hope of prosperity without progress »**

Jigme, un membre du WWF de 45 ans, a illustré l'impact économique profond de ces nouvelles routes : « [I]t costs Rs.200<sup>67</sup> for items that are priced at just Rs.100 elsewhere. In the future, with the development of roadways, everything will become abundantly available here. » Ce témoignage montre clairement comment le manque d'infrastructure routière augmente le coût des biens. Avec le développement de nouvelles infrastructures, la région espère non seulement une réduction du prix des biens provenant du Népal (le riz, les habits, etc.), mais aussi un afflux de biens et de services. Ce témoignage résonne avec les défis évoqués dans le chapitre trois, où

---

<sup>67</sup> Environ deux dollars canadiens.

la pandémie du covid-19 a exacerbé les difficultés économiques de la région, notamment à cause de la fermeture des frontières avec le Tibet. Cependant, malgré la fermeture des frontières, la construction de nouvelles routes dans le contexte du projet Bheri corridor rapproche aujourd'hui le Dolpo du marché népalais, offrant des alternatives économiques et réduisant sa dépendance vis-à-vis du Tibet.

Palden, a non seulement vécu, mais aussi été le témoin vigilant de la culture, des traditions et des luttes endurées par les générations précédentes de la vallée de Dho Tarap, il raconte, en se remémorant sa jeunesse : « We were dirt poor to the point where we didn't have enough to fill our belly... ». Ses propos mettent en lumière les difficultés que connaissaient les populations locales avant le développement des premières routes. L'absence de routes impliquait alors que sa famille devait parcourir de grandes distances à pied, transportant avec elle de lourdes charges. Ces souvenirs douloureux offrent un contraste frappant avec les promesses de mobilité et d'avenir engendrées par l'infrastructure routière.

Tout comme Palden, d'autres voix dans la vallée racontent leur vécu. J'ai eu le privilège de rencontrer Nyima au cœur d'un champ d'orge du village de Tokyu. Âgée de 80 ans, cette femme, dont le visage porte les stigmates du temps et des épreuves, demeure résolument active. En dépit de sa malvoyance, ses mains expérimentées participent sans relâche au travail quotidien des champs. Vivant dans la précarité, Nyima n'a jamais eu la chance de posséder sa propre terre. Elle a consacré toute sa vie à travailler durement sur les terres d'autrui, recevant en échange de quoi se nourrir et un toit sous lequel trouver refuge. Dans ce contexte précis, les mots de Nyima résonnent avec une profondeur particulière, établissant une passerelle éloquente entre les réalités du passé et celles du présent :

Back in the day, everyone worked hard. We had to travel on foot, carrying heavy loads on our backs. Today, our diet choices are plentiful, unlike the times when rice was scarce. We didn't have designated paths for horses or yaks. Due to the absence of bridges, we had to cross rivers on foot. Now, not only do we have wide paths suitable for horses and yaks, but we can also comfortably travel anywhere on motorcycles.

Même si les routes ne sont pas encore finalisées, la facilité de mouvement pour les humains et les animaux est en effet un avantage majeur, évoqué par presque tous les résidents interrogés.

C'est le cas de Kunsang (homme, 70 ans) qui mentionne l'avantage de la route construite dans le cadre du projet Bheri corridor pour le pastoralisme :

There's no danger of local people and animals falling off cliffs while traveling through cliff-hanging pathways; the roadway for motorcycles is excellent. Even if we don't have car access, they still offer significant benefits, especially for people walking with canes. In the past, yaks had to be led in a single line when passing through the narrow trail of Marim Bhanjyang.<sup>68</sup> But due to recent roadway construction, we can now guide them in groups along the same path. Previously, when two opposing caravans met on the narrow path of Marim Bhanjyang, one had to backtrack to allow the other to pass since the trail was only wide enough for one animal at a time. Nowadays, traveling has become much more convenient. Thus, the roads have been greatly beneficial to the locals.

Tsering, un homme de 40 ans, a grandi dans la vallée de Dho Tarap en tant que berger avant de suivre les traces familiales dans la peinture. Bien que privé d'une éducation formelle<sup>69</sup>, il a cultivé un regard attentif et réfléchi sur les évolutions au sein de sa communauté d'origine. Conscient des enjeux environnementaux, il reconnaît néanmoins que l'installation des premières routes a significativement allégé le fardeau physique des résidents et de leurs animaux. Malgré ces nuances, Tsering, note que tous ne bénéficient pas immédiatement de leurs avantages économiques. Malgré cela, il partage le sentiment général de gratitude qui prévaut dans sa communauté, une sensation que Nyima exprime simplement : « I don't know who profited from the road... Regardless, I'm simply thankful for the road. ».

La perspective d'un avenir meilleur grâce à ces routes a été mentionnée à plusieurs reprises par les habitants de la vallée. Jigme, le membre du WWF mentionné précédemment, répond avec espoir : « Negative effect isn't always that obvious, as the road was constructed on the already existing pathway, and that path was used by locals as well as the livestock. Roads lead to progress, I don't see any harm caused by that. (...) It'll have a positive impact. There's no hope of prosperity without progress. ». Kunsang, le *drokpa* de 70 ans précédemment cité en lien avec l'impact du

---

<sup>68</sup> Une des frontières entre le Dolpo et la Chine.

<sup>69</sup> Dans le Dolpo d'autrefois, les mariages étaient priorisés sur l'éducation, étant souvent arrangés en fonction des besoins domestiques plutôt que des préférences personnelles. Dans le cas de la famille de Tsering, avec seulement deux enfants, son frère aîné a eu l'opportunité d'étudier à Katmandou, tandis que Tsering, étant le seul autre enfant et héritier de la maison, est resté au village et a été marié à l'âge de 12 ans sans accéder à l'éducation. Malgré son souhait personnel d'étudier la peinture, les plans de ses parents pour lui étaient axés sur l'agriculture et l'élevage.

covid-19, nuance ses espoirs avec une dose de réalisme. Il reconnaît les défis actuels, en particulier l'agriculture peu fiable, mais entrevoit également un avenir marqué par « no more stagnation » pour le Dolpo. Ces témoignages, empreints d'optimisme, renforcent cette notion d'anticipation d'un avenir meilleur grâce aux infrastructures.

L'infrastructure routière a également entraîné des répercussions plus larges sur la vie des résidents. Kelsang, dans une discussion de groupe, aborde par exemple l'impact positif des routes sur l'éducation et sur les possibilités d'emploi dans la région :

Every individual involved recognized the importance of road construction, primarily because of its potential for job creation, especially for those who are educated. These roads bridge distances, drawing communities closer in every possible direction. Without such infrastructure, our youth would find limited job prospects, making it challenging for the upcoming educated generation to remain and thrive here. This could eventually lead our village towards desolation. If we don't offer ample job opportunities, the youth may not be as resilient as their forebears. I know this firsthand, being an adult who has faced such challenges. It's quite understandable that today's youth would be hesitant, especially when tasked with the duty of supporting their families. Our generation, including myself, had intermittent schooling, sometimes attending during one season and missing the next due to household responsibilities. Nowadays, children are given a more consistent educational opportunity. Therefore, road construction isn't just about connectivity; it's about ensuring the fruits of this educational commitment can be reaped in the form of sustainable livelihoods.

Kelsang évoque ici les implications plus larges des infrastructures, et fait ainsi écho à la notion de « promesses de l'infrastructure » (c.f. Larkin 2008; Anand et al. 2018). Comme le suggère ce concept, pour les habitants de la vallée de Dho Tarap, ces infrastructures ne sont pas de simples structures matérielles, mais plutôt des catalyseurs d'aspirations, d'espoirs, et de transformations socio-économiques positives. Comme on le verra dans la suite et comme l'ont montré de précédentes recherches (ex : Anand et al. 2018). Ces « promesses » s'accompagnent néanmoins d'écarts entre attentes et réalité.

### **5.2.2 « The future generations income is endangered. (...) The local people can't benefit from the road right now »**

Comme on l'a vu précédemment, la vallée de Dho Tarap a connu un changement spectaculaire de son paysage économique et social, comme constaté dans la recherche récente (Bauer et

Gurung, 2021, p.155). L'introduction du *yartsa gonbu* a été un facteur majeur de cette transformation, puisque cela a permis aux ménages du Dolpo d'évoluer vers une économie hybride, mêlant troc et capitalisme :

The value of this myco-medicinal increased by 900% between 1997 and 2008 in China, creating a globally unique rural fungal economy (Winkler 2008a, 2008b, 2009) that has thus become a novel and unprecedented source of capital accumulation for rural populations across the Tibetan Plateau and the Himalayas (Garbyal et al. 2009 ; Gruschke 2011 ; Sulek 2009, 2012) (cité dans Gurung et Bauer, 2022, p.155).

Ce cordyceps a permis à de nombreux habitants pauvres de la région de s'enrichir et a contribué à créer un système économique un peu plus équitable, d'après plusieurs de mes intervenants. Au Dolpo, la construction de routes coïncide cependant avec une diminution significative du *yartsa gonbu* dans la région. Dans ce contexte, même si certains habitants sont favorables à l'émergence de la route, ils reconnaissent un futur incertain et une future perturbation économique liée à la construction de la route<sup>70</sup>. Plusieurs habitants de la vallée rapportent éprouver une frustration en essayant d'alerter la population locale quant à la possible disparition du *yartsa gonbu*.

Tsering, pourtant favorable à la construction des routes, m'a témoigné de sa préoccupation concernant l'utilisation des motos à proximité des prairies où l'on récolte les cordyceps : « Our livelihood depends on the *yartsa gonbu*, and I'm anxious that engine smoke could cause complete cessation of the *yartsa gonbu* growth. I've heard an incident with a similar story from a Khampa friend. ». Il a tenté de sensibiliser la population locale à ce problème, mais en vain, ce qui le rend anxieux quant à l'avenir du *yartsa gonbu* : « Locals wouldn't listen to me when I tried to tell them how dangerous it is to ride motorcycles nearby grasslands where the *yartsa gonbu* grows. So, I'm perturbed that the *yartsa gonbu* might go extinct from our place in the future. ». De surcroît, la préoccupation grandit parmi les résidents quant aux conséquences écologiques des aménagements routiers, en particulier concernant les terres cultivables. Lungtok, un homme *drokpa* mentionné précédemment, illustre cette inquiétude en mettant en lumière le manque de responsabilité de certains contractants et conducteurs de motos (voir figure 30) : « There's a tractor and motorcycles around here, instead of using the designated pathways, they drive

---

<sup>70</sup>Selon plusieurs entretiens, le cordyceps représente 80 % du revenus des habitants.

through the grasslands. The rich ones will move away once things come to a point of no-return, but what of the poor ones? Everything is going to collapse. ». Du point de vue de ce répondant, la dynamique actuelle pourrait donc accentuer les disparités socio-économiques, laissant les plus vulnérables seuls face à un environnement dégradé.

**Figure 30** *Raccourcis créés par des habitants de la vallée à proximité du col Chholla Bhanjyang.*



© Oscar Chappe, 2022

Les propos de Tsering et Lungtok mettent en relief l'importance des dimensions affectives de l'intervention infrastructurelle soulignées dans la littérature (Reeves, 2017 ; Appel et al., 2018 ; Knox, 2017). Tel que l'illustre les propos de Tsering quant à l'avenir du *yartsa gonbu*, la route génère une anticipation qui mêle espoir, anxiété et frustration qui participent, à leur tour, à reconfigurer les relations sociales et les paysages environnementaux. Ce témoignage offre également un aperçu de la manière dont l'augmentation de la pollution causée par la route peut potentiellement nuire aux communautés locales.

Norbu Lama (homme, 58 ans) s'inquiète lui aussi de l'impact des nouvelles routes sur la seule source de revenus des habitants de la région : le *yartsa gonbu*. Il exprime sa préoccupation quant aux impacts combinés de la route sur deux plans : la dégradation environnementale et l'augmentation des dépenses des ménages due à la motorisation des transports :

I've heard rumors of a major road being constructed from the Chinese side. I fear the environmental damage it might cause, which could threaten our primary income source: yartsa gonbu. In the past, we relied on manual labor for our daily needs, which meant fewer expenses. These days, youngsters ride motorbikes even for short distances just five minutes away. But using bikes constantly incurs costs. Therefore, if our sole income from yartsa gonbu declines, the financial future of upcoming generations is at risk.

Bien que le développement d'infrastructures soit généralement perçu comme catalyseur de croissance économique et de modernisation, la région du Dolpo en offre une perspective nuancée. La récente construction d'une route a certes impulsé des mutations socio-économiques, mais celles-ci n'ont pas profité équitablement à l'ensemble de la population locale.

Avec l'avènement de la route, un afflux de commerçants et d'hommes d'affaires venus des districts de Jajarkot et du Mustang ou encore du village de Saldang a été observé. Ces nouveaux acteurs économiques ont rapidement tiré profit des opportunités offertes par la nouvelle infrastructure, créant ainsi une inégalité manifeste dans la répartition des bénéfices entre les résidents et les nouveaux arrivants. Jamyang, un jeune politicien local de 29 ans de Tokyu, exprime sa préoccupation à ce sujet : « Currently, the local people aren't reaping benefits from the road. Most of the business people here come from other places like Dunai, Tarakot, Mustang, or Jajarkot. It remains challenging for locals to see any advantage. ».

La construction de la route a également accentué les inégalités existantes entre les résidents plus aisés et les moins fortunés. Lungtok souligne, par exemple, comment l'importation de motos à contribué à creuser les inégalités socioéconomiques : « Since motorcycles became available, everybody rides them. In the beginning, the rich ones got them, and then poor ones began to buy them with loans. The poor ones incurred heavy debt because of that. ».

Face à ces défis, les habitants du Dolpo voient aussi des opportunités émanant des nouvelles routes. Interrogés sur les bénéfices potentiels de ces projets pour eux, leurs réponses sont

nuancées. Comme l'exprime Palden, le politicien de 49 ans évoqué précédemment : « Outsider businessmen will certainly profit more in general. However, locals can profit just as much if they have the capability. ».

Ces nouvelles infrastructures ouvrent la porte à de nouvelles opportunités économiques pour les habitants. En effet, le Dolpo attire de plus en plus d'hommes d'affaires fortunés venant directement acheter les précieux *yartsa gonbu*, aux collecteurs locaux. Ces transactions impliquent souvent des sommes d'argent considérables. Ainsi, pour des raisons de sécurité et d'efficacité, ces hommes d'affaires préfèrent louer les services de conducteurs de motos locaux pour se déplacer rapidement d'un village à l'autre, évitant ainsi les risques de banditisme et les désagréments des déplacements à pied. Cette nouvelle demande a créé une opportunité économique pour certains habitants du Dolpo, notamment pour ceux possédant une moto. De plus, avec l'augmentation du nombre de motos, le besoin de services de réparation a connu une hausse, offrant ainsi à certains locaux une nouvelle source de revenus.

La Constitution de 2015, notamment avec l'opportunité qu'elle offre aux individus du Dolpo d'accéder à des postes tels que président, vice-président, président de quartier et membres des unités locales, est perçue de manière positive. Beaucoup de jeunes éduqués sont prêts à collaborer avec le gouvernement pour s'assurer que les droits constitutionnels des résidents sont honorés. Palden partage :

If our educated youth could engage with the government concerning our region and fully utilize our constitutional and provincial rights, the entire village would benefit. With the new constitution and the rise of educated young people, we have the potential to capitalize on trading rights designated for locals. We just need to harness this capability.

Cependant, un défi majeur persiste : inciter les jeunes de la vallée de Dho Tarap à revenir s'établir dans la région, en particulier ceux issus de la population nomade. Plusieurs, comme Lungtok m'ont partagé leurs préoccupations :

The nomad population decreases every day, and with the older generations fading away, one has to wonder: who will care for the livestock? Indeed, many of us have children. I have three, all in Kathmandu. None are in traditional schools; one is at Rabjam Rinpoche's monastery near Bouddha *stūpa*, and another in Pharping. Given

that we sent them away, why would they return? Some might come back out of affection, but it remains uncertain.

Contrastant avec les inégalités économiques, en matière de santé, l'infrastructure routière a amélioré l'accès aux soins<sup>71</sup>: « It has allowed people suffering from vision problems to regain sight and has provided more practical roads for people with reduced mobility. » (Kunsang, homme, 70 ans). Malgré l'amélioration de l'accès aux soins de santé, plusieurs habitants ont exprimé leurs préoccupations face aux changements dans l'alimentation et les modes de vie ainsi qu'à leurs effets :

My father is 79 years old, and he is still as fit as a horse. I'm just past 30 years old, yet I don't have any energy due to the modern diet. Most people from the new generation die around 40 years of age, and the modern diet are the cause behind this disaster. They work hastily, they don't consume nutritious diets. I think that's one of the reasons why there are so few older people around nowadays. (Choephel, homme, 38 ans)

D'autres, comme Lobsang, un homme d'affaires précédemment évoqué ont souligné que la construction des routes s'accompagne d'accidents, parfois tragiques. Les propriétaires et conducteurs des motos, importées de Chine, n'ont souvent pas les permis nécessaires pour ces véhicules. Les accidents sont fréquents et les blessés nombreux. Des infrastructures non sécuritaires ont également entraîné des pertes de vie. Certains sont morts en tombant de ponts. Le district du Mustang, a connu une situation similaire à celle décrite par Lobsang d'après Jamyang. À la suite de l'amélioration des routes, l'utilisation de motos importées de Chine s'est intensifiée, malgré que les habitants ne détenaient aucun permis, engendrant de nombreux accidents. En réponse, d'après Jamyang, la police népalaise a interdit l'utilisation des motos sans permis au Mustang.

Ses observations mettent en lumière les défis et les inégalités liés à la construction de nouvelles infrastructures, telles que les routes. Elles font écho à un corpus de travaux en géographie humaine qui explore les rôles complexes et souvent contradictoires des infrastructures qui

---

<sup>71</sup> Malgré ces avancées, la vallée de Dho Tarap reste confrontée à des défis majeurs en matière de santé, son unique établissement hospitalier étant fermé depuis plusieurs années. Les habitants sont donc contraints de se déplacer jusqu'à Dunai voire Katmandu ou encore de recourir aux services d'un *amchi*, un praticien traditionnel tibétain, pour leurs besoins en matière de soins de santé.

peuvent à la fois unir et diviser, apporter des avantages, mais aussi des inégalités (cf. Appel et al. 2018 ; Harvey et Knox 2015 ; Gurung 2021).

### 5.2.3 « They didn't consult locals »

Dans la vallée de Dho Tarap, la question de la gouvernance se présente non seulement comme une préoccupation administrative ou politique, mais aussi comme une question d'identité, d'appropriation et de justice (Gurung, 2021). La manière dont la construction de routes est gérée et mise en œuvre est symptomatique des problèmes plus larges de la gouvernance dans la région du Dolpo. Lhamo, une jeune fille de 26 ans déjà mentionnée plus haut, illustre clairement la nature descendante (*top-down*) des projets d'infrastructures routières : « They didn't consult locals. Government workers took measurements and they built it later. ».

Cette approche, qui exclut activement la participation des communautés concernées, provoque un sentiment d'aliénation et de marginalisation. Elle rappelle l'absence de consultation et de respect des traditions religieuses locales décrites plus haut<sup>72</sup>. Il en résulte que les besoins, les préoccupations et les aspirations des communautés locales sont souvent ignorés. Des situations de dépossession ont également été rapportées : « Some of our villagers lost part of their land. I don't think they were ever compensated with money or anything, you know. » (Yeshe, homme, 33 ans).

Les habitants du Dolpo dénoncent par ailleurs dans le contexte du projet Bheri corridor des retards constants dans les travaux, signes de corruption et de détournement de fonds. Jamyang, critique en disant : « They use a bulldozer and make money for themselves. They seem to stretch the road construction timeline, to fill their pockets as much as possible. Whereas if the task was given to the Nepalese army, the roads would be built much faster. ». Lobsang renchérit : « the roadway construction [budget] has been spent, although no roadway has been constructed at all or hasn't been constructed here at the promised location. ».

La construction de la route, bien qu'en apparence un signe de développement et de progrès pour la région du Dolpo, est loin d'être un cadeau sans condition pour la population locale. Cette

---

<sup>72</sup> Dans la région du Dolpo, la tradition profondément ancrée de consultation des lamas avant de réaliser des projets majeurs est ignorée, bien qu'elle constitue une partie essentielle de l'identité culturelle de la région

situation est exacerbée par l'implication de figures controversées telles que Bishnu, le principal représentant de la province. L'un des griefs majeurs à l'encontre de Bishnu est le non-respect de ses promesses initiales. En effet, au début du projet, Bishnu avait assuré à la population de la vallée qu'ils seraient les premiers bénéficiaires de cette nouvelle route, qu'elle faciliterait leurs déplacements, stimulerait le commerce et améliorerait globalement leur qualité de vie. Cependant, avec le temps, il est devenu clair que ces promesses étaient loin de la réalité. Non seulement la route n'a pas apporté les bénéfices escomptés, mais elle a également entraîné des coûts cachés pour la communauté, tels que les frais liés à l'utilisation des bulldozers.

Selon plusieurs allégations, ce politicien semble avoir usé de son influence et de ses connexions pour obtenir des contrats, sans pour autant honorer ses engagements envers la communauté. Son implication, loin d'être un simple engagement professionnel, s'entremêle avec des motivations politiques. Il est accusé non seulement d'obtenir des contrats de manière douteuse, mais aussi de manipuler les élections locales à son avantage. Yeshi, met en lumière cette situation :

The main contractor is also the central representative for this section of Dolpo. You know, I heard that he acquired the contract through his contacts with former ministers. And here he sends people from Kaike area to corrupt the local elections. He doesn't know anything about road construction, he just came to our village with his bulldozer. And so now he walks like a contractor here.

L'influence de Bishnu, et plus globalement les transformations de la politique locale, ont également entraîné des conséquences sur les relations sociales dans la région, créant des divisions et des tensions. La vie des résidents qui s'opposent à lui est devenue dangereuse, comme le montre le témoignage de Lungtok : « Due to animosity between two factions in Tarap, we're in danger of being thrashed. ».

Le budget alloué à la construction de routes, bien que substantiel, semble être pris en otage par des disputes bureaucratiques et des problèmes d'appels d'offres. Palden explique la situation actuelle :

Engineers often don't finish roads on time. For instance, it's been fourteen years since the budget for the Marim Bhanjyang to Shishhol Road was allocated, and the road still hasn't been constructed, even though it was supposed to be completed in a year. The

budget allocated for the Shishol to Dunai Road is substantial, but the project has been delayed because the engineers haven't renewed the tender. Isn't it surprising how these relatively short road projects take so long? Locals are inclined to give the road tender to the army, while engineers want it for themselves, especially since the budget for this road is in the billions in Nepali currency. Now, the project is being held up due to this tendering issue.

Les implications sont profondes pour les résidents, qui restent privés d'accès aux biens et services essentiels. La frustration est palpable, comme le montre Kunsang : « [T]he lack of road between Tarap-Dunai is a huge headache now. They always bring excuses and reasons why the Tarap-Dunai road has not been completed to this day and we're trapped like somebody has strangled our throat. ».

Reliant les idées avancées par Larkin (2013) et Collier (2011) à la situation au Dolpo, je constate que le développement routier est plus qu'une simple promesse de modernité et de progrès. Il est également le reflet des aspirations politiques et esthétiques de ceux qui détiennent le pouvoir. La politique de la construction d'infrastructures est peut-être même davantage motivée par le symbolisme que par les besoins réels de la population comme le témoigne Lama Samten : « The developmental budget allocation amounts to cores of rupees, but the government wouldn't consult us where to spend it; all they care about is the construction of roadways and out-letting the engine smoke. ». Lungtok s'exprime dans le même sens : « Whether it's Dolpo regional officials or central government officials, besides their own pet projects like road construction, they don't pay attention to conditions like those here. <sup>73</sup> ».

Ces témoignages illustrent comment l'infrastructure peut être mise en œuvre sans égard pour les besoins et les souhaits des communautés locales, reflétant ainsi le « fétichisme infrastructurel » décrit par Khan (Khan, 2006 cité dans Larkin, 2013, p. 334). Les ressources et l'attention, qui auraient pu servir à améliorer la vie des nomades, semblent avoir été détournées au profit de projets d'infrastructures routières. Les acteurs financiers et politiques, séduits par la matérialité

---

<sup>73</sup>Lors de mon entretien, Lungtok exprime sa frustration et tristesse face à l'obsession des politiques pour la construction de routes, au détriment de l'amélioration des conditions de vie des habitants *drokpa*. Il évoque, par exemple, l'importance de construire des enclos pour protéger le bétail pendant la nuit. Ceci dans le contexte où les efforts d'organisations occidentales, telles que le WWF, pour protéger des prédateurs comme le léopard des neiges ont entraîné une augmentation considérable des attaques sur le bétail.

et la visibilité de projets tels que les routes et les écoles, ont tendance à négliger les besoins cruciaux des communautés nomades, laissant ainsi leurs infrastructures traditionnelles à l'abandon. Cette négligence a accentué les inégalités et renforcé le sentiment d'abandon au sein de ces communautés. Dans ce contexte, la construction de routes au Dolpo pourrait davantage servir les intérêts politiques et symboliques des élites que le bien-être réel des résidents. La route émerge ainsi, pour beaucoup, comme un symbole poignant de l'empreinte de l'État népalais, de la marche vers la modernité, mais aussi, à certains regards, d'exclusion. Le développement routier, au lieu de connecter la communauté au reste du monde, risque possiblement de la marginaliser davantage, renforçant ainsi les « paradoxes de l'infrastructure ». La question, dès lors, est de savoir si les aspirations symboliques de l'État peuvent être réconciliées avec les besoins et les désirs réels de la population. Et comment, dans ce contexte, les promesses de l'infrastructure peuvent-elles être tenues d'une manière qui respecte la dignité et l'identité des personnes qu'elles sont censées servir ?

## 5.2.4 « Leading the roadways to the outskirts of the village could help maintaining the cleanness inside »

Figure 31 *Vue aérienne du village de Dho.*



© Par Oscar Chappe, 2022.

À ce titre, plusieurs habitants de la vallée m'ont partagé leur vision et désir concernant l'aménagement de l'infrastructure routière. Leurs propos reflètent l'analyse de Bauer (2013) quant à l'agentivité des populations de la région :

Dolpo's story over the past fifty years demonstrates that amidst geo-political transformations, local communities are not simply passive beneficiaries or victims of world statecraft. Rather, populations like Dolpo's are active agents in these social, political, and economic processes of change, even on a global scale.

Les communautés locales ne sont pas de simples spectatrices des transformations géopolitiques en cours, mais des agents qui influencent et sont influencés par ces changements. Par exemple, Lungtok et Wangchuk ont tous deux proposé une solution pragmatique pour garantir que le développement infrastructurel bénéficie directement à la communauté : la création d'une coopérative locale qui servirait un développement centré sur la communauté. Lungtok explique :

When tourists start to pour in, I think, most critically, and an ideal situation after the completion of roads would be if we could form a cooperative, which would oversee the boundaries of villages and employ locally owned vehicles for transportation, just like done in the southern part.

Mon entretien avec Norbu Lama (58 ans) reflète également cette aspiration à un développement qui respecte la tradition et l'environnement local. Il suggère que les routes soient construites à l'extérieur des villages, mettant l'accent sur la minimisation de la pollution : « Mapping the roadways to the outskirts of the village would have been ideal as roadways through the midst of village<sup>74</sup> brings about pollution inside and causes the environment pollution. ». Palden, le politicien de 49 ans; partage une vision similaire, mais met davantage l'accent sur l'intérêt religieux et pratique qu'aurait le projet de route Dhoro-Mustang pour la population locale :

In the future, I suppose the ideal situation would be mapping the roads completely separate from the core of the village. While connecting Tarap to Dunai will be convenient, especially with the upcoming road construction between Dolpo and Mustang, many locals, given the choice, would overwhelmingly prefer to pass directly through Mustang. This is not just about convenience; the route through Mustang encompasses several pilgrimage sites, holding a deep religious significance for our community. Ultimately, the best scenario for locals would be if they construct the road afar from the village, allowing them to go on with their life peacefully and maintaining their spiritual connection.

Palden anticipe pragmatiquement que les routes amèneront certes des avantages économiques, mais qu'il est essentiel d'orchestrer ces bénéfices de manière à servir également la communauté locale. En approfondissant son point de vue, il propose une stratégie visant à capitaliser sur les nouvelles avenues commerciales qui seront rendues accessibles grâce à l'infrastructure : « The

---

<sup>74</sup> Même si la route a été principalement construite loin des habitations, certains tronçons passent en plein cœur de certains villages de la vallée de Dho Tarap.

village will benefit from the introduction of roadways if we impose taxes on vehicles conducting business here. ».

La durabilité et la préservation de l'environnement sont essentielles pour Tsering. Il soutient que le développement des infrastructures devrait respecter l'environnement local, en particulier les prairies. Pour lui, la planification des infrastructures doit être en harmonie avec les intérêts de la communauté locale. Il préconise l'implication des experts locaux et des autorités religieuses dans les décisions, assurant ainsi une approche bien informée et tournée vers l'avenir pour le bien de la communauté.

Comme nous l'avons observé, les communautés locales sont rarement consultées dans le cadre des projets d'infrastructure. Nous avons aussi vu que ces acteurs locaux, y compris les autorités religieuses, jouent un rôle majeur dans la préservation de l'équilibre entre le développement moderne et les traditions ancestrales. La négligence de les inclure engendre une perception d'exclusion. Par exemple, Samten, souligne l'importance de la *Mahākāla pūjā*. Selon lui, cette cérémonie pourrait entraîner des répercussions positives sur l'environnement, en prévenant par exemple la montée des eaux.

Yeshi, dénonce la construction de routes réalisée dans le simple but d'en faire un spectacle ou pour le prestige. Selon lui, cela démontre un manque de considération pour la communauté et une absence de vision à long terme. Selon lui, si les routes étaient construites dans un esprit de bienveillance envers la communauté, de vision à long terme et de compréhension mutuelle, cela pourrait éviter des problèmes éthiques, tels que l'exploitation des animaux discutée précédemment.

## **Conclusion**

Ce chapitre a présenté les conclusions relatives à ma question de recherche et à mes objectifs, en discutant et interprétant les perceptions et des réactions des Dolpopa face à la prolifération des projets d'infrastructure routière dans leur région. En plongeant au cœur de la vallée de Dho Tarap, ce chapitre a révélé la complexité des sentiments locaux, oscillant entre espoir et inquiétude, face à ces nouvelles constructions qui bouleversent autant le paysage que le tissu socio-culturel.

D'une part, il est indéniable que l'accessibilité accrue qu'offrent ces routes ouvre la porte à de nouvelles opportunités économiques, notamment en facilitant les échanges et en rapprochant ces communautés éloignées des marchés et des ressources. Cela répond en partie à la vision du gouvernement népalais qui voit dans ces projets un moyen essentiel de combattre la pauvreté.

D'autre part, les témoignages recueillis ont mis en lumière une série de préoccupations. D'abord pour les Dolpopa, ces routes ne représentent pas uniquement le progrès : face à la montée du banditisme et de la corruption, elles engendrent aussi un espoir de renforcement de la présence étatique pour garantir leur sécurité et leurs droits. Deuxièmement, les Dolpopa, profondément enracinés dans leurs traditions et leur culture, perçoivent ces routes comme une menace potentielle pour leur identité. Les effets perturbateurs sur les lieux sacrés, la géographie et même sur les non-humains de la vallée sont des sujets de préoccupation majeurs. De plus, l'inclusion insuffisante de ces communautés dans les décisions relatives à la construction amplifie le sentiment d'aliénation et de marginalisation.

En évaluant les impacts de ces infrastructures, il est apparu essentiel de prendre en compte non seulement les avantages matériels et économiques qu'ils apportent, mais aussi les coûts sociaux, culturels et religieux qu'ils engendrent. La construction de routes, bien que symboliquement représentative du progrès et de la modernité, a le potentiel de diviser et d'exclure si elle n'est pas menée avec sensibilité et respect pour les besoins et les aspirations des communautés locales. Dans le contexte du Népal, les préoccupations des habitants rapportés tout au long du chapitre font écho à diverses études qui ont mis en lumière que la construction de routes, malgré sa promesse de connectivité, peut entraîner des formes de déconnexion matérielle et sociale (Campbell, 2010 ; Gurung, 2021). Les travaux de Gurung (2021) ont mis en relief un autre problème discuté au chapitre 2 : l'orthodoxie infrastructurelle, c'est-à-dire l'adoption sans réflexion critique des modèles linéaires d'infrastructure. Ainsi, bien que la connectivité améliorée qui résulte de la construction d'une route puisse promettre une réduction de la pauvreté, elle peut paradoxalement aussi déconnecter certains lieux et populations, exacerbant leur insécurité alimentaire. Cette idée s'arrime parfaitement avec le concept de « paradoxes de l'infrastructure ». Les observations dans la vallée de Dho Tarap illustrent ces thèmes et enrichissent notre compréhension des dynamiques complexes à l'œuvre dans des contextes

spécifiques comme le Népal. La situation sur le terrain met en évidence l'importance de considérer les infrastructures non seulement comme des moyens de développement économique, mais aussi comme des acteurs clés dans les processus sociaux et politiques plus larges. En connectant ces observations spécifiques avec la littérature existante, nous pouvons commencer à dévoiler la manière dont les routes, en tant qu'élément clé de l'infrastructure, jouent un rôle dans la création d'inégalités sociales et dans la fragmentation socioterritoriale.

Finalement, ce chapitre a cherché à offrir une vision équilibrée et nuancée des retombées de la construction routière au Dolpo, mettant en évidence l'importance d'une approche inclusive et participative dans la planification et la mise en œuvre de tels projets. Les leçons tirées de cette étude soulignent l'urgence d'intégrer les voix locales dans les discours dominants sur le développement, afin d'assurer un avenir harmonieux pour les Dolpota et pour d'autres communautés similaires à travers le Népal et au-delà.

## Chapitre 6 : Conclusion

### 6.1 Implications de l'étude

Ma recherche visait à explorer la manière dont les Dolpopa anticipent et perçoivent les projets d'infrastructures routières. Elle répond à l'invitation de Gurung et Bauer (2022) d'intensifier la recherche sur l'émergence des infrastructures dans cette région qui est — et continuera probablement d'être — le théâtre de profonds changements sur ce plan. En adoptant une méthode ethnographique et un cadre conceptuel basés sur une vision multidimensionnelle de l'infrastructure, j'ai sondé les enjeux, espoirs et craintes des communautés locales face à la construction (annoncée ou réelle) d'infrastructures routières sur les territoires où ils vivent. L'infrastructure est traditionnellement perçue comme une simple plateforme matérielle facilitant la mobilité et les échanges. Néanmoins, cette étude a plutôt embrassé une vision s'arrimant aux recherches récentes sur l'infrastructure, considérant les routes non seulement comme des structures matérielles, mais aussi comme des réseaux de relations s'étendant au-delà du tangible, reflétant ainsi les transformations sociales, économiques et politiques qui impliquent et affectent les humains comme les non-humains (Larkin, 2013 ; Amin et Thrift, 2017 ; Anand et al, 2018).

En mettant l'accent sur cette enclave himalayenne, ma recherche contribue à combler une lacune dans les études sur le développement infrastructurel et ses impacts, généralement orientées vers les zones urbaines et vers le Nord global (Gurung et Bauer, 2022). Au Dolpo, malgré les promesses d'une connectivité accrue, les projets routiers sont souvent entravés par des obstacles géophysiques, culturels et sociaux. Ces projets s'entremêlent avec le paysage, mais aussi avec les traditions, la religion et les sentiments locaux, impactant parfois des ressources clés ainsi que le patrimoine culturel. Mon immersion ethnographique dans la vallée de Dho Tarap a mis en lumière ces interactions complexes, et le rôle prépondérant que joue l'ontologie Dolpopa dans leurs relations vis-à-vis des infrastructures.

Mes observations éclairent les implications du développement infrastructurel dans des milieux similaires, soulignant la nécessité d'une mise en œuvre adaptée au contexte. De surcroît, mon étude révèle l'importance d'adopter des méthodologies de recherche embrassant à la fois les

contextes urbains et ruraux, en intégrant une vision multidimensionnelle pour appréhender pleinement l'expérience vécue (Monstadt, 2022 ; Guma, 2023). En résumé, la vallée de Dho Tarap offre une perspective unique sur la modernité infrastructurelle. Son étude met en lumière des voix fréquemment négligées, donnant la parole à ces dernières tout en questionnant les relations de pouvoir et les dynamiques de transformation sociale locales.

De plus, les témoignages des habitants de Dho Tarap mettent en exergue l'importance de considérer les dimensions émotionnelles, culturelles et religieuses dans la recherche et dans la pratique de l'aménagement. Au-delà de la planification spatiale ; il est essentiel pour les chercheurs et les professionnels de ce domaine de s'imprégner des aspirations des communautés. Ma recherche met également en avant l'importance de valoriser et protéger les lieux sacrés dans la planification et l'intervention sur des territoires comme celui de la vallée de Dho Tarap. Le respect de ces espaces et de leurs déités est crucial non seulement pour protéger la culture, les traditions et les identités territoriales, mais également, comme on l'a vu dans ce mémoire, pour assurer la réussite des projets. L'avenir envisagé pour le Dolpo montre également qu'il est fondamental dans de tels contextes que les plans d'aménagement intègrent des éléments non humains dans tout le processus de planification, car ils sont intrinsèquement liés à la cosmologie locale.

Ma recherche montre que la dimension religieuse, bien que souvent reléguée en arrière-plan (voire complètement ignorée) dans les discussions sur l'aménagement du territoire, joue un rôle crucial dans la région du Dolpo. Cela rejoint les observations de Manouchehrifar (2019), qui a identifié une tendance à la marginalisation de la religion dans les débats en matière de planification, résultant souvent en des tensions et des malentendus. L'hypothèse de « l'indifférence religieuse » en planification urbaine, bien qu'elle puisse être considérée comme une tentative de neutralité, omet souvent de reconnaître la profonde imbrication du religieux dans la constitution même des territoires, spécialement dans des régions comme le Dolpo.

Mon étude confirme qu'ignorer ou minimiser la pertinence des dimensions sacrées et religieuses peut mener à des solutions mal adaptées ou même contre-productives. La présence de lieux sacrés ainsi que de rituels et de traditions profondément ancrés dans la religion modifie non

seulement la manière dont le territoire est perçu et vécu, mais aussi comment il devrait être aménagé et géré. Cela révèle la nécessité de reconnaître que, à tout le moins dans certaines parties du monde, la religion, loin d'être un artefact d'une époque révolue, est un élément dynamique et influent dans la prise de décision sur l'aménagement du territoire.

L'objectif principal de cette étude n'est pas de fournir un modèle de développement spécifique au Dolpo, mais de souligner les défis sous-jacents aux projets d'infrastructures dans cette région. Cela enrichit notre perspective sur le développement dans cette région et dans d'autres zones himalayennes. Globalement, ce travail démontre l'apport de l'ethnographie pour saisir les dynamiques locales et leur lien avec le développement à plus grande échelle, notamment en révélant les dimensions plus intangibles des territoires. Il révèle également comment une perspective englobant à la fois le monde humain et non humain peut affiner notre compréhension des retombées et impacts à la fois positifs et négatifs des infrastructures.

## **6.2 Limites et défis de ma recherche**

Il est crucial de mentionner que cette recherche, focalisée sur l'impact des infrastructures routières dans la région du Dolpo, présente des limites. Elle se concentre sur la vallée de Dho Tarap, et n'est dès lors par nécessairement représentative de l'ensemble de la région du Dolpo. À titre d'illustration, j'ai passé plusieurs semaines dans le village de Ringmo, niché au cœur du PNSP. Dans ce village, une grande partie des habitants tire ses revenus de l'industrie du tourisme. Le PNSP, conjointement avec les résidents locaux, s'oppose fermement à la construction de routes depuis plusieurs années, et jusqu'à présent, ils ont réussi à empêcher tout développement routier.

Ma recherche est aussi influencée par les témoignages des habitants locaux, omettant peut-être d'autres points de vue essentiels tels que les ouvriers ou des cueilleurs de *yartsa gonbu*. De plus, la recherche est limitée à un moment précis dans le temps, et les changements qui se produisent après la période de recherche peuvent ne pas être saisis ; Bowa, le gardien du monastère de Tokyu m'a d'ailleurs suggéré qu'une immersion d'au moins un an était nécessaire pour pleinement appréhender la dimension religieuse de la vallée. L'échantillon de participants peut également ne pas refléter la diversité d'opinions.

Un autre défi inhérent à ma recherche concerne la dynamique de genre. Comme mentionné au chapitre quatre, dans la région étudiée, le sujet de la route est traditionnellement perçu comme un domaine masculin. Ainsi que le fait que moi-même et mes interprètes soyons des hommes, a rendu l'accès et la communication avec les femmes de la vallée plus difficiles. Cette situation pourrait avoir limité la portée et la richesse des informations collectées, privant la recherche de perspectives féminines essentielles sur les changements infrastructurels.

Lors de ma recherche dans la vallée de Dho Tarap, la barrière linguistique est devenue un défi majeur, car je ne maîtrisais pas le tibétain. Cette situation a entravé mes interactions avec la population locale, et ma capacité à comprendre leur culture. Néanmoins, j'ai rencontré Kelsang, trilingue en anglais, népalais et tibétain. Il est devenu mon interprète, me donnant accès à une richesse d'informations sur la région du Dolpo. Cependant, un événement inattendu l'a éloigné pendant plusieurs mois<sup>75</sup>. Heureusement, j'ai pu compter sur l'aide de Bowa, déjà cité dans ma recherche, et de Zhang, un jeune homme de 17 ans. Tel que mentionné au précédent chapitre, Zhang, parti étudier en Inde à sept ans, retournait pour la première fois au Dolpo. J'ai assisté à ses retrouvailles émouvantes avec sa famille et sa communauté, éclairant les défis des enfants du Dolpo partis étudier ailleurs. Avec du recul, une formation linguistique avant mon départ, ou engager un interprète professionnel aurait été judicieux (si mes ressources financières d'étudiant à la maîtrise l'avaient permis).

### **6.3 Recommandations pour les recherches futures**

L'impact des infrastructures sur les Dolpopa est à double tranchant. D'une part, elles offrent des avantages tels que l'amélioration de l'éducation et des soins de santé. D'autre part, elles peuvent accentuer les vulnérabilités, en particulier lorsque les Dolpopa dépendent de technologies externes et de marchés monétaires éloignés. Par conséquent, comme l'explique la présente recherche ainsi que Gurung et Bauer (2022), il est essentiel de continuer d'examiner dans quelle mesure ces infrastructures répondent véritablement aux besoins fondamentaux des

---

<sup>75</sup> Une femme enceinte et son mari tous les deux opposants aux politiciens Bishnu ont été enlevés et séquestrés à proximité de Dunai.

communautés locales ou si elles privilégient certains membres de ces communautés, renforçant ainsi les inégalités.

Les recherches futures sur les Dolpopa devraient donc aborder ces questions avec une sensibilité accrue aux répercussions socio-économiques, culturelles et environnementales des infrastructures en évolution. Adopter une approche holistique fournira des réponses nuancées et permettra de mieux comprendre le devenir des Dolpopa dans ce contexte changeant.

Il est également crucial de souligner ici l'importance d'entrelacer des perspectives ontologiques dans les futures recherches, en particulier en faisant appel à des méthodologies collaboratives avec des chercheurs locaux qui sont intimement liés à la cosmologie et à la cartographie tibétaine. Cette collaboration non seulement renforce la pertinence et l'authenticité de la recherche, mais permet également d'établir un dialogue entre les connaissances académiques et les sagesses et connaissances locales, assurant ainsi que les résultats de la recherche résonnent véritablement avec les réalités vécues et les ontologies des communautés du Dolpo.

Enfin, compte tenu de la pertinence des données recueillies dans la vallée de Dho Tarap, il est recommandé d'étendre les recherches sur l'impact des infrastructures, en particulier routières, à l'ensemble de la région du Dolpo. Une compréhension plus approfondie des implications à une échelle plus large pourrait offrir des recommandations stratégiques pour le développement infrastructurel futur de la région tout en préservant le tissu socioculturel de ses diverses communautés.



## Références bibliographiques

- Addie, J.-P. D., Glass, M. R. et Nelles, J. (2020). Regionalizing the infrastructure turn: a research agenda. *Regional Studies, Regional Science*, 7(1), 10-26.
- Amin, A., et Thrift, N. J. (2017). *Seeing like a city*. Polity.
- Anand, N., Gupta, A. et Appel, H. (dir.). (2018). *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press.
- Appadurai, A. (2005). *Après le colonialisme : les conséquences culturelles de la globalisation* (Ser. Petite bibliothèque payot, 560). Payot.
- Appel, H., Anand, N., et Gupta, A. (2015). Introduction: The Infrastructure Toolbox. Theorizing the Contemporary, *Fieldsights*. <https://culanth.org/fieldsights/introduction-the-infrastructure-toolbox>
- Appel, H., Anand, N., et Gupta, A. (2018). Introduction: Temporality, Politics, and the Promise of Infrastructure. Dans Anand N., Gupta A., et Appel H. (dir.), *The Promise of Infrastructure* (pp. 1-38). DURHAM; LONDON: Duke University Press.
- Apter, A. (2005). *The Pan-African Nation: Oil and the Spectacle of Culture in Nigeria*. University of Chicago Press.
- Barua, M. (2021). Infrastructure and non-human life: A wider ontology. *Progress in Human Geography*, 45(6), 1467-1489.
- Bauer, K. (2004). *High Frontiers: Dolpo and the Changing World of Himalayan Pastoralists*. New York Chichester, West Sussex: Columbia University Press.
- Bauer, K. M. (2014). High Frontiers: Dolpo Revisited: An essay in honour of Wim van Spengen (1949-2013). *The Tibet Journal*, 39(1), 157-181.
- Beaud, S., et Weber, F. (2010). *Guide de l'enquête de terrain*. (La Découverte).
- Boyer, D. (2018). Infrastructure, Potential Energy, Revolution. Dans N. Anand, A. Gupta et H. Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure* (p. 223-244). Duke University Press.
- Buier, N. (2022). The anthropology of infrastructure: The boom and the bubble? *Focaal*, 1(aop), 1-15.

- Campbell, B. (2010). Rhetorical routes for development: A road project in Nepal. *Contemporary South Asia*, 18(3), 267-279.
- Caplan, L. (1995). *Warrior gentlemen: "gurkhas" in the western imagination*. Berghahn Books.
- Carse, A. (2017). Keyword: Infrastructure—How a Humble French Engineering Term Shaped the Modern World. Dans P. Harvey, C. B. Jensen et A. Morita (dir.), *Infrastructures and Social Complexity : A Routledge Companion* (pp. 27-39). Routledge.
- Carse, A. et Kneas D. (2019). Unbuilt and unfinished: the temporalities of infrastructure, *Environment and Society: Advances in Research*, 10:9–28.
- Chu, J. Y. (2014). When infrastructures attack: The workings of disrepair in China. *American Ethnologist*, 41(2), 351-367.
- Coburn, B. (2020). *Nepal's Road-Building Spree Pushes into the Heart of the Himalayas*. Yale Environement360. <https://e360.yale.edu/features/paving-the-himalayas-a-road-building-spree-rolls-over-nepal>
- Collier, S. J. (2011). *Post-Soviet Social: Neoliberalism, Social Modernity, Biopolitics*. Princeton University Press.
- Cope, M. (2010). Coding qualitative data. *Qualitative Research Methods in Human Geography*, 223-233.
- Coutard, O. (dir.). (1999). *The Governance of Large Technical Systems*. Routledge.
- Cunningham, Sarah E., et Rosenberger, Nancy R. (2014). Rural Anthropology. *obo dans anthropology*. <https://www.oxfordbibliographies.com/display/document/obo-9780199766567/obo-9780199766567-0077.xml>
- Dalakoglou D. (2010). The road: an ethnography of the Albanian—Greek cross-border motorway. *Am. Ethnol.* 37(1):132–49
- Dalakoglou D. (2012). “The road from capitalism to capitalism”: infrastructures of (post)socialism in Albania. *Mobilities* 7(4):571–86
- Dalakoglou D, Harvey P. (2012). Roads and anthropology: ethnographic perspectives on space, time and (im)mobility. *Mobilities* 7(4):459–65
- Davies, A. (2021). The coloniality of infrastructure: Engineering, landscape and modernity in Recife. *Environment and Planning D: Society and Space*, 39(4), 740 757.

- Des Chene, M. (2014). Development or destruction? —The Record.  
<https://www.recordnepal.com/development-or-destruction>
- Edwards, P. (2002). Infrastructure and Modernity: Scales of Force, Time, and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems. Dans *Modernity and Technology* (p. 185-225).
- Edwards, P., Bowker, G., Jackson, S. et Williams, R. (2009). Introduction: An Agenda for Infrastructure Studies. *Journal of the Association for Information Systems*, 10.
- Elyachar, J. (2010). Phatic labor, infrastructure, and the question of empowerment in Cairo. *American Ethnologist*, 37(3), 452-464.
- Feildel, B. (2013). Vers un urbanisme affectif. Pour une prise en compte de la dimension sensible en aménagement et en urbanisme. *Norois. Environnement, aménagement, société*, (227), 55-68.
- Ferguson, J. (1999). *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt* (1re éd.). University of California Press.
- Gandy, M. (2011). Landscape and infrastructure in the late-modern metropolis. *The new Blackwell companion to the city*, 57-65.
- Gaucher, C. (2009). De passeur de mots à médiateur de sens. Affronter les risques méthodologiques d'une interprétation anthropologique de la quête identitaire des Sourds. *Recherches qualitatives*, 28(3), 6-18.
- Godi, S. (2021). Why Planning Fails in Nepal? *Khabarhub*.  
<https://english.khabarhub.com/2021/28/211610/>
- Graham, S. et Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition* (1st Edition). Routledge.
- Graham, S. et Marvin, S. (2022). Splintering Urbanism at 20 and the "Infrastructural Turn". *Journal of Urban Technology*, 29(1), 169-175.
- Guma, P. (2023). Incomplete Futures of Urban Infrastructure. Dans *Infrastructuring Urban Futures* (p. 199-208).

- Gupta, A. (2018). The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure. Dans N. Anand, A. Gupta et H. Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure* (p. 62-79). Duke University Press.
- Gurung, P. (2018). *"Mountains Are Commons, Grasses Are Divided": Indigenous Environmental Governance Between Conservation and Democracy* [m.a., Tribhuvan University,]. [https://www.proquest.com/docview/2447263803/abstract/E7F3E3DBB93C4413 PQ/1](https://www.proquest.com/docview/2447263803/abstract/E7F3E3DBB93C4413/PQ/1)
- Gurung, P. (2021). Challenging infrastructural orthodoxies: Political and economic geographies of a Himalayan road. *Geoforum*, 120, 103-112.
- Gurung, P. et Bauer, K. (2022). Infrastructures of change: Development among pastoralists in Dolpo, Nepal. Dans *Routledge Handbook of Highland Asia* (p. 154-168).
- Gurung, P. (2023). Governing caterpillar fungus: Participatory conservation as state-making, territorialization, and dispossession in Dolpo, Nepal. *Environment and Planning E: Nature and Space*, 6(3), 1745-1766.
- Halkias, G. T. (2017). Padmasambhava. Dans K. T. S. Sarao et J. D. Long (dir.), *Buddhism and Jainism* (p. 825-830). Springer Netherlands.
- Haraway, D. J. (2003). *The Companion Species Manifesto: Dogs, People, and Significant Otherness*. Prickly Paradigm Press.
- Harvey, P. et Knox, H. (2012). The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*, 7(4), 521-536.
- Harvey, P. et Knox, H. (2015). *Roads: An anthropology of infrastructure and expertise*. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Harvey, P. (2018). Infrastructures in and out of Time: The Promise of Roads in Contemporary Peru. Dans N. Anand, A. Gupta et H. Appel (dir.), *The Promise of Infrastructure* (pp. 80-101). Duke University Press.
- Healey, P. (1997). *Collaborative Planning*. Macmillan Education UK.

- Hetherington, K. (2016). Surveying the future perfect: Anthropology, development and the promise of infrastructure. Dans P. Harvey, C. B. Jensen, et A. Morita (dir.), *Infrastructures and Social Complexity : A Companion* (pp. 40–50).
- Hetherington, K. (dir.). (2019). *Infrastructure, Environment, and Life in the Anthropocene*. Duke University Press.
- Howe, C., Lockrem, J., Appel, H., Hackett, E., Boyer, D., Hall, R., Schneider-Mayerson, M., Pope, A., Gupta, A., Rodwell, E., Ballester, A., Durbin, T., el-Dahdah, F., Long, E. et Mody, C. (2016). Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk. *Science, Technology, & Human Values*, 41(3), 547-565.
- Innes, J.E., et Booher, D.E. (2018). *Planning with Complexity: An Introduction to Collaborative Rationality for Public Policy* (2e éd.). Routledge.
- Jacobs, Jane (1991[1961]) *Déclin et survie des grande villes américaines*, Liège : Mardaga, Introduction, pp.17-38.
- Jenson, CB. (2016). Multinatural infrastructure: Phnom Penh sewage. Dans P. Harvey, C. B. Jensen, et A. Morita (dir.), *Infrastructures and Social Complexity : A Companion* (pp. 40–50).
- Klosterman, R. E. (1985). Arguments for and against Planning. *The Town Planning Review*, 56(1), 5-20.
- Knox, H. (2017). Affective Infrastructures and the Political Imagination. *Public Culture*, 29(2 (82)), 363-384.
- Kind, M. (2012). *The bon landscape of dolpo: pilgrimages, monasteries, biographies and the emergence of bon* (1 [ed.], Ser. Worlds of south and inner asia, v. 4). Peter Lang.
- Kirby, B. et Hölzchen, Y. (2020). *Introduction: Conceptualising Religious Infrastructures*.
- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42:327—343.
- Lawoti, M. et Pahari, A. K. (2010). *The Maoist insurgency in Nepal: revolution in the twenty-first century*. Routledge.
- Malla G. (2012). *Politics of foreign aid in nepal 1951-1980: a study of development assistance from india china usa and ussr*. Adroit Publishers: Distributors Akhil Book Distributors.

- Manouchehrifar, B. (2019). *Planning and the Question of Religious (In)difference*.  
<https://berkeleycenter.georgetown.edu/responses/planning-and-the-question-of-religious-in-difference>
- Masquelier, A. (2002). Road mythographies: space, mobility and the historical imagination in postcolonial Niger. *American Ethnologist*, 24(4): 829–856.
- Meagher, K. (2021). Informality and the Infrastructures of Inclusion: An Introduction. *Development and Change*, 52.
- Mishra, R. K. (2020). The ‘Silk Road’: Historical Perspectives and Modern Constructions. *Indian Historical Review*, 47(1), 21-39.
- Monstadt, J. (2022). Urban and Infrastructural Rhythms and the Politics of Temporal Alignment. *Journal of Urban Technology*, 29(1), 69-77.
- Mottet, É. et Lasserre, F. (2019). La Belt and Road Initiative, un projet viable ? *Revue internationale et stratégique*, 115(3), 51-60.
- Mrázek, R.(2002). *Engineers of happy land: Technology and nationalism in a colony*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Murton, G. (2020). Roads to China and infrastructural relations in Nepal. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38(5), 840-847.
- Murton, G. (2020). China’s Belt and Road Initiative in Nepal [Vidéo]. YouTube.  
[https://www.youtube.com/watch?v=pT\\_AirIP71w](https://www.youtube.com/watch?v=pT_AirIP71w)
- Murton, G. et Lord, A. (2020). Trans-Himalayan power corridors: Infrastructural politics and China’s Belt and Road Initiative in Nepal. *Political Geography*, 77,
- Neuman, M. et Smith, S. (2010). City Planning and Infrastructure: Once and Future Partners. *Journal of Planning History*, 9(1), 21-42.
- Niewöhner, J. (2015). Infrastructures of Society, Anthropology of. Dans J. D. Wright (dir.), \*International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences\* (2e éd., Vol. 12, pp. 119–125). Elsevier.
- Olivier de Sardan, J.-P. (1995). La politique du terrain. *Enquête. Archives de la revue Enquête*, (1), 71-109.

- Pedersen, M. A. (2011). *Not Quite Shamans: Spirit Worlds and Political Lives in Northern Mongolia. Not Quite Shamans*. Cornell University Press.
- Pedersen, M. A. (2017). The Vanishing Power Plant: Infrastructure and Ignorance in Peri-urban Ulaanbaatar. *The Cambridge Journal of Anthropology*, 35(2), 79-95.
- Pigg, S. L. (1992). Inventing Social Categories through Place: Social Representations and Development in Nepal. *Comparative Studies in Society and History*, 34(3), 491-513.
- Pigg, S. L. (1993). Unintended Consequences: The Ideological Impact of Development in Nepal. *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, 13(1\_and\_2), 45-58.
- Ramble, C. (2008). 23 The People of Mustang and Their History. Dans C. Ramble (dir.), *The Navel of the Demoness: Tibetan Buddhism and Civil Religion in Highland Nepal* (p. 24-42). Oxford University Press.
- Rankin, K. N., Sigdel, T. S., Rai, L., Kunwar, S., and Hamal, P. (2017). Political Economies and Political Rationalities Of Road Building In Nepal. *St. Nepali Hist. Soc.*, 22, 43–84, 2017.
- Rankin, K. N., Nightingale, A. J., Hamal, P., et Sigdel, T. S. (2018). Roads of change: Political transition and state formation in Nepal's agrarian districts. *The Journal of Peasant Studies*, 45(2), 280-299.
- Rankin, K. et Simpson, E. (2021). Roads and the politics of thought: Climate in India, democracy in Nepal. Dans G. Murton et L. Heslop (dir.), *Highways and Hierarchies : Ethnographies of Mobility from the Himalaya to the Indian Ocean* (p. 197-220). Amsterdam University Press.
- Ramakrishnan, K., O'Reilly, K. et Budds, J. (2021). The temporal fragility of infrastructure: Theorizing decay, maintenance, and repair. *Environment and Planning E: Nature and Space*, 4(3), 674-695.
- Reeves, M. (2017). Infrastructural Hope: Anticipating 'Independent Roads' and Territorial Integrity in Southern Kyrgyzstan. *Ethnos*, 82(4), 711-737.
- Schwenkel, C. (2013). POST/SOCIALIST AFFECT: Ruination and Reconstruction of the Nation in Urban Vietnam. *Cultural Anthropology*, 28(2), 252-277.
- Star, S.L. (1999). The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist* 43:377–391.

- Steele, W. et Legacy, C. (2017). Critical Urban Infrastructure. *Urban Policy and Research*, 35(1), 1-6.
- Simone, A. (2004). *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*. Duke University Press.
- Sudmeier-Rieux, K., McAdoo, B. G., Devkota, S., Rajbhandari, P. C. L., Howell, J. et Sharma, S. (2019). Invited perspectives: Mountain roads in Nepal at a new crossroads. *Natural Hazards and Earth System Sciences*, 19(3), 655-660.
- Swain, J. et King, B. (2022). Using Informal Conversations in Qualitative Research. *International Journal of Qualitative Methods*, 21.
- Tewa, T. (2016). The Black Day: Yarsagunbu, the State, and the Struggle for Justice. *IK: Other Ways of Knowing*, 33-44.
- Tsing, A. L. (2015). *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*. Princeton: Princeton University Press.
- Viderman, T. et Knierbein, S. (2020). Affective urbanism: towards inclusive design praxis. *URBAN DESIGN International*, 25(1), 53-62.
- Whelpton, J. (2005). *A History of Nepal*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Weszkalnys, G. (2016). Infrastructure as gesture. Dans P. Harvey, C. B. Jensen, et A. Morita (dir.), *Infrastructures and Social Complexity : A Companion* (pp. 40–50).
- Wildavsky, A. (1972). Why Planning Fails in Nepal. *Administrative Science Quarterly*, 17(4), 508-528.
- Wylie, T. (1959). A Standard System of Tibetan Transcription. *Harvard Journal of Asiatic Studies*, 22, 261–267.  
<https://doi.org/10.2307/271854>
- Yeh, E. T. (2017). Political Ecology, Critique, and Multiple Ontologies: Musings on the Post-human and Other Environmental Turns. *English Language Notes*, 55(1-2), 143-152.

## Annexe 1 : Glossaire

Les entrées du glossaire sont structurées de manière à faciliter leur compréhension : chaque terme est d'abord présenté sous sa forme phonétique, mise en exergue grâce à une typographie en gras. Ceci vise à assister la lecture et la prononciation, en particulier pour ceux peu familiers avec la langue tibétaine. Suit alors la translittération du terme selon le système Wylie (1959) pour les termes tibétains et selon le système Devanagari pour les termes népalais, soigneusement encadrée par des parenthèses. Ceci offre un équilibre entre accessibilité de lecture et rigueur linguistique. Chaque terme est ensuite accompagné d'une explication, visant à enrichir la compréhension du lecteur.

### Glossaire des termes Tibétains

**amchi** (em chi) : Médecin traditionnel tibétain

**chörten** (mchod rten རྟེན) : Structure religieuse

**churpi** (phyu ra) : Un fromagesec tibétain

**Dharma** (chos) : Religion, enseignement, doctrine

**drokpa** (brog pa) : Nomade des hautes terres

**gompa** (dgon pa) : Un monastère ou un temple bouddhiste, souvent situé dans les régions de montagne de l'Himalaya

**karma** (las) : Notion de cause à effet

**koras** (skor ba) : Tourner autour

**lama** (bla ma) : Enseignant religieux du bouddhisme tibétain

**lha** (lha) : Dieu ou divinité

**lu** (klu) : Esprit de l'eau ou nâga

**netsang** : (gnas tshang) : Partenaire commercial et parent fictif

**shipdak** (zhib bdag) : Terme relatif aux divinités du sol ou du lieu

**torma** (gtor ma) : offrande rituelle en forme de cône, composée de tsampa et de beurre

**tsampa** (rtsam pa) : farine d'orge grillée, aliment de base du monde tibétain

**tsen** (btsan) : Une classe d'esprits ou de divinités

### Glossaire des termes népalais

**bikās** ou **vikās** (विकास) : *Développement, progrès, expansion*

**binās** ou **vinās** (विनाश) : *Destruction*

**stūpa** (स्तूप) : Monuments contenant des reliques du Bouddha ou des lamas

## Annexe 2 : Certificat d’approbation éthique

**Projet** : CERAH-2022-025-D - La promesse de la route au Népal : ethnographie de l’infrastructure routière dans la région du Dolpo

**Chercheur étudiant** : Oscar Chappe – candidat à la maîtrise – École d’urbanisme et d’architecture du paysage – Faculté de l’aménagement – Université de Montréal

**Directrice** : Danielle Labbé — professeure agrégée – École d’urbanisme et d’architecture du paysage – Faculté de l’aménagement – Université de Montréal

**Co-directrice** : Chiara Letizia — professeure — Département de sciences des religions — Faculté des sciences humaines — UQAM

**Financement** : Non-financé

Bonjour,

Suite à l’approbation conditionnelle du projet de recherche cité en objet, vous avez transmis le 26 avril 2022 une réponse au Comité d’éthique de la recherche en arts et humanités (CERAH) de l’Université de Montréal. Au nom du Comité, je vous remercie pour les précisions apportées dans vos réponses ainsi que les modifications apportées aux documents. Suite à l’évaluation de cette réponse et des documents transmis, le tout ayant été jugé satisfaisant, j’ai le plaisir de vous informer que le (CERAH) considère que **le projet de recherche susmentionné répond aux normes en vigueur au chapitre de l’éthique de la recherche** et est en conséquence approuvé.

Toutefois, veuillez considérer les éléments suivants :

### Annexe Covid-19 :

· Veuillez prendre connaissance de **l’analyse de l’Annexe Covid-19** effectuée par la personne ressource désignée pour faire l’analyse des mesures qui seront appliquées ou/et mises en place pour assurer la sécurité des participants à la recherche. Pour toute information complémentaire, visitez la page <https://recherche.umontreal.ca/covid-19/> ou contactez la personne ressource au [CRAR@brdv.umontreal.ca](mailto:CRAR@brdv.umontreal.ca).

Cette approbation éthique est **valide pour un an**, à compter de la date des présentes **jusqu’au 02 mai 2023**, et **pourra être renouvelée de la manière prévue ci-après aux mesures de suivi éthique**.



## Annexe 4 : Guide thématique et d'entretien

Chaque entretien était organisé autour de sept thèmes structurants pour assurer une exploration systématique et complète des préoccupations de recherche. La structure de ces thèmes était :

- **Contexte personnel** : Une introduction personnelle, fournissant des informations sur l'âge, l'occupation, le statut social de l'individu, etc.
- **Changements majeurs** : Une exploration des transformations significatives que l'individu a observées dans la vallée au fil du temps.
- **Construction routière** : Une discussion sur les perceptions de l'individu concernant les projets de construction routière actuels et futurs.
- **Sites sacrés et route** : Un aperçu des impacts que la construction de routes pourrait avoir sur les sites religieux et sacrés, selon l'individu.
- **Avantages et inconvénients** : Une discussion sur les avantages et les désavantages perçus de la construction de routes.
- **Prévisions futures** : Une exploration des prédictions de l'individu concernant l'avenir de la vallée compte tenu des changements infrastructurels en cours.
- **Déclarations diverses** : Un espace pour toutes autres réflexion, commentaire ou information que l'individu souhaitait partager

### Exemples de questions :

- Pourriez-vous me raconter certains souvenirs marquants de votre enfance dans le village ?
  - Depuis que vous vivez ici, quels sont les changements les plus significatifs que vous avez observés dans la région ?
  - Quelle est votre perception des dynamiques récentes et des évolutions dans la région ?
  - Quels sont vos sentiments et opinions concernant l'infrastructure routière au Népal en général ?
  - Avez-vous entendu parler de projets récents liés à l'infrastructure routière dans cette région ? Si oui, quelles sont vos pensées à ce sujet ?
  - Comment percevez-vous les discussions et les attentes de la communauté concernant la construction routière ?
  
  - Pouvez-vous me raconter vos expériences et ressentis concernant l'infrastructure routière de la région ?
  - Quels aspects de cette nouvelle infrastructure routière dans la région appréciez-vous le plus et pourquoi ?
  - Y a-t-il des éléments de cette nouvelle infrastructure routière qui vous préoccupent ou que vous n'appréciez pas particulièrement ?
  - Pensez-vous que la construction des routes puisse avoir une influence sur la religion et les espaces sacrés ?
  - Quel impact pensez-vous que la construction des routes puisse avoir sur l'environnement et la faune de la région ?
  - Comment imaginez-vous l'évolution de l'infrastructure dans cette région à l'avenir ?
  - Quelles nouvelles opportunités voyez-vous émerger avec ces changements d'infrastructure ?
-

