

Réparer l'injustice faite aux populations locales

Ismail Khan

Ismail Khan est originaire de Skardu, dans les Zones du Nord du Pakistan. Il a travaillé dans les médias, les pouvoirs publics et le développement. Il est aussi le représentant élu de la région Asie-Pacifique au bureau directeur du Forum de la Montagne

L'ouverture de la route reliant le Ladakh et le Baltistan (Pakistan) peut réparer les torts infligés aux populations de la région, laissées pour compte d'un conflit indo-pakistanaï qui n'est pas le leur, nous dit Ismail Khan. Anecdote intéressante, en juillet 2005, Ismail a dû parcourir 1500 Kms de Skardu (au Pakistan) à Srinagar (en Inde) pour participer à une « conférence intra-Cachemire ». De Srinagar, il a parcouru à nouveau 230 Kms jusqu'à Kargil. Il a ainsi fallu quatre jours pleins et 1700 Kms de route pour rejoindre Kargil à partir de Skardu, alors que la route directe, de 173 Kms mais fermée depuis 1948, n'aurait demandé que trois heures de transport.

C'est un mur peu impressionnant mais lourdement miné qui bloque cette route dans la vallée de Kharmang le long de l'Indus ; il sépare sept mille familles séparées depuis maintenant six décennies. Pour Ismail Khan, l'ouverture de la route reliant le Ladakh et le Baltistan peut réparer les torts infligés aux populations de la région, laissées pour compte d'un conflit indo-pakistanaï qui n'est pas le leur.

Le haut Karakoram himalayen ne fait pas partie de la vallée du Cachemire, il s'étend dans la zone transfrontalière qui relie Kargil et Leh (au Ladakh) du côté indien à Gilgit et au Baltistan du côté pakistanaï. Ces hauts plateaux accidentés représentent plus de 145.000 Kms² des 222.200 Kms² de

l'ancien État princier du Jammu et Cachemire. Constituée de bouddhistes et de musulmans qui parlent une diversité de langues, cette région faiblement peuplée est néanmoins liée par une géographie, une histoire et des valeurs culturelles communes.

Mais durant les 59 dernières années, les populations des deux côtés ont dû souffrir en silence, transformées par New Delhi et Islamabad en simples pions sur l'échiquier des considérations géostratégiques. Aujourd'hui, pendant que les deux États se livrent avec circonspection à un exercice de détente, les populations de Gilgit-Baltistan et de Leh-Kargil retiennent leur souffle dans l'espoir secret que cette détente améliorera aussi leur vie. Plus que tout, ils espèrent que les routes qui relient Kargil à Skardu et Khaplu à Leh pourront être ré-ouvertes, ce qui leur permettrait de retrouver à nouveau leurs proches. Si la route entre Srinagar et Muzaffarabad, au centre du conflit cachemirien, a pu être déverrouillée, si la frontière entre les Pendjabs indiens et pakistanais, où l'enfer des massacres s'était déchaîné au temps de la partition, a pu être ré-ouverte aux échanges, « *pourquoi pas nous ?* » se disent ceux de Gilgit-Baltistan et du Ladakh.

L'histoire prise en otage

Historiquement, le Gilgit-Baltistan et le Ladakh n'ont jamais désiré faire partie de ce qui en vint à être connu comme le Jammu et Cachemire. Dès le dixième siècle et pendant près de 900 ans, le Ladakh a été un royaume indépendant, gouverné par des rois qui descendaient des dynasties régnautes de l'ancien Tibet. Sans doute du fait de sa stabilité politique, cette région est devenue une route d'échanges entre l'Inde, l'Orient et l'Asie Centrale. Des caravanes transportant épices, soie brute, tapis, teintures, narcotiques et dieu sait quoi, traversaient ses vallées et ses hauts cols. Défiant le terrain accidenté et la longueur des trajets, marchands, explorateurs, espions et soldats parcouraient la région. Attirés par son importance économique, les rois Dogra des collines du Sud décidèrent

d'étendre leur hégémonie sur la région ; vers 1846 ils soumièrent les principales vallées. Les Dogras divisèrent le pays en deux districts (*wazirat*), plaçant Hunza, Nagar, Ashkoman et quelques zones tribales sous l'autorité de Gilgit alors que le Ladakh et le Baltistan furent groupés sous l'autorité du district du Ladakh.

De leur côté, inquiets de possibles inférences de la Russie et de la Chine, les Britanniques prirent le district de Gilgit en 1935, en bail pour soixante ans, du Maharadja du Cachemire. Lorsque les Britanniques se retirèrent en 1947, les populations de Gilgit et du Baltistan, sentant la possibilité d'une autonomie, se révoltèrent. Mais après une brève période d'indépendance, les gouverneurs locaux invitèrent les Pakistanais à envahir et prendre le contrôle de la région. Depuis l'espoir que les peuples de cette région deviennent membres de l'Etat fédéral du Pakistan avec des droits politiques égaux est resté lettre morte. Il en fut de même au Ladakh, où un mouvement indigène en faveur d'un Territoire de l'Union indienne n'eut guère d'échos à Delhi. Depuis, les populations des deux régions ont connu une redéfinition de leur espace traditionnel. L'Inde a perdu au profit de la Chine les 37.555 km² de l'Aksai Chin au Ladakh pendant la guerre de 1962, alors que le Pakistan cédait à la Chine 5.180 km² du Gilgit-Baltistan.

Bien que les populations, de ces deux régions, se trouvaient dans l'État de Jammu et Cachemire sous les maharadjas Dogra, elles n'avaient jamais été gouvernées par des Cachemiris. Ethniquement, ni le Ladakh ni le Gilgit-Baltistan ne sont de race cachemirienne. Leurs habitants mangent, s'habillent différemment et parlent d'autres langues. Ils ont beaucoup plus en commun entre eux en termes de culture et de sensibilité qu'avec le Cachemire auquel ils ont été unis.

Les peuples du Ladakh indien et du Gilgit-Baltistan pakistanais ont été entraînés contre leur gré dans le conflit du Cachemire, simplement parce que la confluence de la géographie et de l'histoire les avait placés là. De leur côté, à quelques exceptions près, la plupart des dirigeants cachemiris ont

considéré ces provinces comme naturellement acquises. Ils pensaient que ces vastes régions, vestiges des propriétés du Maharaja, tomberaient dans leur escarcelle de par la seule force de leur nombre.

Les dirigeants du Cachemire, qui se représentaient eux-mêmes plus qu'ils ne représentaient la Vallée, n'avaient guère à l'esprit que ces populations, qui peuplent 80% du territoire de Jammu et Cachemire, pourraient avoir leur propre vision de l'avenir. Il n'y eut aucun effort sérieux pour intégrer le Ladakh et le Gilgit-Baltistan comme des partenaires égaux dans le règlement du conflit, ni pour plaider en faveur du développement et des droits de ces provinces. Si les dirigeants cachemiris avaient été un peu plus sensibles aux aspirations locales, les peuples du Ladakh et de Gilgit-Baltistan auraient adhéré sans hésitation pour des États-Unis du Cachemire.

À présent, le Ladakh semble mieux traité politiquement que le Gilgit-Baltistan : ses deux districts disposent en effet, d'une représentation au Parlement indien comme à l'Assemblée de Jammu et Cachemire, et ont été dotés d'un gouvernement local au pouvoir étendu sous la forme de Conseil pour le Développement des régions montagneuses. À l'inverse, les Zones du Nord sont directement administrées par Islamabad par une Ordonnance, et le Conseil Législatif des Zones du Nord est dépourvu de pouvoirs et de crédibilité ; la région ne dispose d'aucune représentation au Parlement pakistanais ni dans celui du Cachemire [pakistanais]. Les 1,5 millions d'habitants de la zone restent livrés à eux-mêmes – simple note en bas de page aux futurs projets de résolution sur le Cachemire. Après la partition, les deux régions du Ladakh et des Zones du Nord se sont efforcées d'attirer l'attention de New Delhi et d'Islamabad. Le sentiment dominant chez les populations concernées est que les peuples des montagnes ne peuvent pas rivaliser avec les Cachemiris urbanisés et plus habiles, qui utilisent leur éducation, leur argent et leur influence pour les maintenir arriérés et divisés, pendant que les dirigeants cachemiris soutirent pour leur propre compte des ressources de l'Inde et du Pakistan.

Commerce, corridor pétrolier et glaciers

En 1947, le Gilgit-Baltistan était un territoire arriéré, « loin de Dieu et des hommes » mais ce n'est plus le cas. Si, à l'époque, la région n'était accessible du Ladakh et du Cachemire que par des routes rudimentaires et des pistes, aujourd'hui, plusieurs aéroports et une route nationale ouverte en toutes saisons relie le Gilgit-Baltistan au Pakistan et à la Chine. C'est en 1966 que le corps des ingénieurs de l'armée pakistanaise a commencé à travailler sur les 840 Kms de route du Karakoram, qui relie Islamabad au col de Khunjerab et sur la frontière chinoise, à 4.800 m. d'altitude. La route fut finalement achevée en 1978 grâce à une ample participation de la Chine. Plus tard, elle fut étendue vers Skardu, la capitale du Baltistan. Il existe aujourd'hui un accord qui permet aux habitants natifs des Zones du Nord d'avoir un accès illimité et sans visa à la province chinoise du Sin-Kiang. La route a apporté avec elle développement, échanges, transformations sociales et surtout un éveil politique. Le Pakistan et la Chine se sont mis d'accord pour étendre le réseau routier, construire des chemins de fer et mettre en place un pipe-line pétrolier ainsi qu'un câble en fibre optique reliant la frontière chinoise à Gwadar [où les chinois construisent un port pour leurs propres besoins NdE] sur la mer d'Arabie.

Les Zones du Nord est la seule région en Asie du Sud qui soit frontalière de cinq pays : la Chine, l'Inde, le Pakistan, l'Afghanistan et le Tadjikistan. Tout le monde a conscience que les régions qui pourront fournir des échanges commerciaux, un approvisionnement en eau, en pétrole et en barrages prendront une importance stratégique croissante. Une étude visant à relier les réserves pétrolières d'Asie Centrale à travers les Zones du Nord est d'ores et déjà en cours.

Les populations des deux côtés de la Ligne de contrôle ont eu à supporter le plus gros des guerres entre le Pakistan et l'Inde, en 1947, 1965, 1971. En revanche, paradoxalement, le conflit de 1999 pour le contrôle du glacier de

Siachen et des hauteurs de Kargil s'est avéré une bénédiction pour les populations locales. L'armée a apporté un développement socio-économique par ses besoins en infrastructures ; les routes, aéroports, hôpitaux et écoles construites pour les soldats ont bénéficié à la population locale. Cette dernière estime cependant que les avantages de la paix et du tourisme l'emportent de beaucoup sur les bienfaits secondaires récoltés dans le sillage de l'armée.

Les environnementalistes et les alpinistes ont beaucoup fait pour que tout le glacier du Siachen soit transformé en parc transfrontalier de paix, et c'est là une douce musique aux oreilles des populations de Skardu et de Kargil. L'idée est de conserver l'héritage naturel unique et l'écosystème glaciaire et de promouvoir un écotourisme de faible impact qui contribuerait à améliorer les conditions de vie locales. Le Parc pour la paix fournirait aussi une stratégie de sortie pour les deux armées, dont de nombreux soldats sont morts au milieu des cimes enneigées, victimes du mal des montagnes et du froid.

Un tourisme transfrontalier

Il est nécessaire de substituer au « terrorisme transfrontalier » un « tourisme transfrontalier ». Le Ladakh et le Gilgit-Baltistan disposent d'un paysage de montagne spectaculaire. Prise entre quatre formidables massifs, les Himalayas, le Karakoram, l'Hindou Koush et le Pamir, la région contient le plus fort taux de sommets au-delà de 7000 mètres et de nombreux 8000, y compris le K2, second sommet après l'Everest. L'Indu, venu du Ladakh, traverse les Zones du Nord avant de bifurquer au Sud vers les plaines du Pendjab. À ses sources se trouvent les plus grands glaciers au monde (hormis ceux des pôles), notamment ceux de Siachen, de Baltoro, de Hisper et de Biafo.

Les prairies, les plateaux, les lacs, les fleuves, les vallées, les glaciers et leurs montagnes recèlent de merveilleuses promesses pour le tourisme

d'aventure tel l'alpinisme, le trekking et la descente de rivière. La réouverture de la route mêlerait l'enchantement du Baltistan à l'héritage culturel du Ladakh, lequel attire déjà plus de 40.000 occidentaux par an. Elle permettrait aussi aux pèlerins bouddhistes, musulmans et hindous d'accéder à leurs différents lieux de pèlerinage. Le grand saint Ali Hamadani, populairement connu comme Shah-eHamandan, qui introduisit l'Islam au Cachemire, est enterré à Katlan, près de la frontière tadjik.

La route Skardu-Kargil relierait les deux régions les plus paisibles de la Ligne de contrôle. À part le désastre qu'a représenté le conflit de Kargil, les districts de Gilgit-Baltistan et de Leh-Kargil ont été épargnés par la violence qui a ensanglanté le Cachemire. La ligne d'autobus tant vantée qui cherche à réconcilier les parties les plus troublées du Cachemire, a rallumé l'espoir des communautés oubliées, de voir se rouvrir chez elles aussi routes et lignes régulières. Le ressentiment grandit à l'idée que la plus grande part des dividendes de la paix puisse être capté par Srinagar Muzaffarabad.

Il est plus que temps d'ouvrir les routes du Baltistan au Ladakh et d'Astore à Srinagar, et de laisser les populations libres de se retrouver. Tout le reste découlera cet acte humanitaire, qui vise simplement à redresser une injustice historique. Les dividendes de la paix incluront un tourisme renouvelé, une économie revitalisée, une confiance retrouvée et le fait que les peuples et les paysages auront été réunis par-delà les mots qui désignent les frontières et les terres.