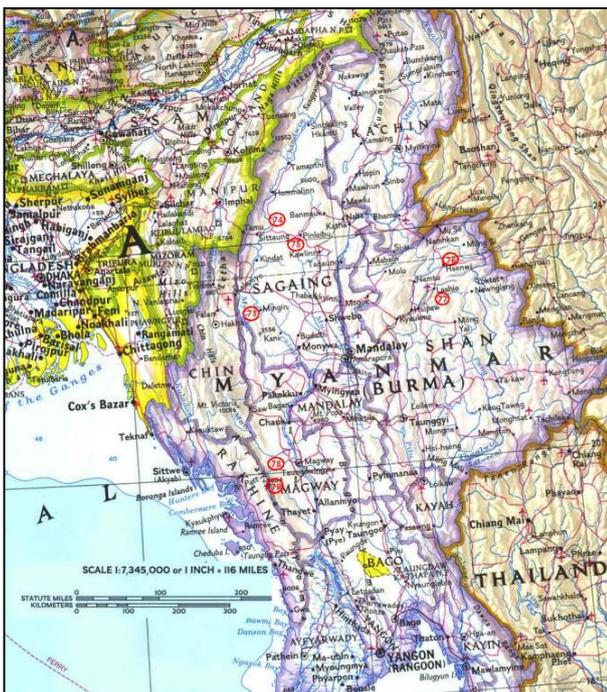


Un périple de ponts en Birmanie

Il est six heures du matin ici à Kyar Bin. Le soleil se lève et avec mon collègue birman de l'ethnie shan nous commençons le montage final de notre pont no 73 au Myanmar (Birmanie) et 651 dans le monde. C'est le début d'un tour typique de montage final de ponts, cette fois-ci de 7 ponts en 12 jours, déplacement de pont en pont compris.

Ce n'est pas que nous sommes pressés. C'est notre rythme naturel de travail. Pendant que nous terminons un pont, les représentants des villages du prochain emplacement sont déjà là et attendent le moment de nous emmener avec eux. Et ainsi nous sommes transportés de village en village à travers le Myanmar.



Depuis ici au nord-ouest du pays près de la frontière avec l'Inde, nous traverserons jusqu'au nord-est proche de la Chine, puis descendrons vers Magway dans le sud-ouest et retournerons finalement à Yangon. Soit environ 2000 kms.

Dans chaque lieu des centaines de familles attendent de voir leur pont terminé. Il y a plusieurs semaines ils ont déjà accompli la partie la plus dure: ils ont amené le sable et les pierres, creusé les fondations, transporté les structures métalliques. Quand ils avaient tout préparé, mon collègue Aiklian est venu pour quelques jours et avec lui ils ont coulé le béton des fondations.



Ensuite ils ont attendu patiemment pendant trois semaines que le béton durcisse. Ils avaient du temps pour repeindre les plaques, les cadres en acier et achever les rampes d'accès qui peuvent être très grandes, en particulier dans les régions où la mousson provoque parfois des inondations. Là les piliers doivent être érigés sur des socles de plus de six mètres de haut.

Le jour de la magie

Hier nous avons dressé les piliers et monté les deux câbles principaux du premier pont, un beau pont de 100 mètres de travée. Maintenant tout est prêt. Les gens ne peuvent croire que cet après-midi déjà leurs souffrances provoquées par la rivière vont cesser pour toujours. Ils disent que c'est comme de la magie. Aiklian commence le matin par leur expliquer les consignes de sécurité et comment nous allons procéder. Dans quelques minutes je serai assis avec lui sur notre plate-forme de travail, une simple planche posée en travers des deux câbles principaux. Puis nous serons tirés au sommet du pilier par des cordes et les bras puissants des paysans.



Depuis là, nous nous déplaçons le long des câbles jusqu'à l'autre pilier. Pendant le trajet nous fixons chaque câble des haubans à son emplacement déterminé. Les hommes dessous apportent le hauban suivant avec le cadre du plancher du pont et la plaque métallique qui va avec. D'autres encore serrent les boulons. Toutes



les six minutes nous avançons de 2 mètres et ainsi cela nous prend environs cinq heures pour faire un pont de 100 mètres. Le travail au début est toujours un peu plus lent jusqu'à ce que chaque pas soit familier pour les paysans.



Il va faire extrêmement chaud, ce qui est typique pour cette région du Myanmar en avril et mai. La radio a annoncé 43 degrés, mais en l'air, à 15 mètres au-dessus de l'eau, il se pourrait qu'il fasse un peu moins chaud s'il y a une légère brise.

Ce n'est que le premier de cette série de sept ponts. Pendant un tel périple, nos émotions passent par des hauts et des bas, ce qui est compréhensible. Vous ne pouvez donc faire un tel travail qu'avec un collègue qui soit mentalement et émotionnellement stable. En général on vit le bonheur de rendre service à tant de personnes dans un temps si court. Mais on vit aussi la chaleur sans pitié, les pluies et la boue lors de la saison des pluies, le travail pesant, les mauvaises nuits dans des endroits toujours différents, les déplacements épuisants et les inévitables problèmes techniques et humains... Mais maintenant tout va bien et je me sentirai encore mieux quand ce pont, le plus grand et le plus difficile de la série, sera terminé.

Marcher sur l'eau

Nous avons commencé à sept heures du matin et le montage était terminé à midi. Les câbles latéraux de protection étaient placés et le nettoyage terminé à 3 heures de l'après-midi. Les gens ont très bien travaillé comme c'est si souvent le cas dans ce pays.



La chaleur a été accablante. Durant ces cinq heures assis sur la planche, nous avons été constamment ravitaillés par les femmes des paysans en bouteilles d'eau de noix de coco avec un peu de jus de citron: cinq litres en cinq heures pour chacun de nous deux. Sans avoir besoin d'aller aux toilettes. Notre corps humain est merveilleux, je m'en étonne si souvent. C'est pourquoi j'essaie d'en faire le meilleur usage possible que je connaisse: m'incliner pour élever les ponts.

Le moment est venu de prendre congé. C'est la vie du puentero: dire bonjour, travailler avec les gens, dire adieu. Quelques villageois sont venus à notre départ, beaucoup sourient, d'autres ont les larmes aux yeux. Ils nous offrent ce qu'ils ont: des bouteilles pleines de miel sauvage ou d'huile de sésame, des fruits, des cacahuètes, des pois, une nouvelle chemise ou un longyi. Dans un village de conducteurs d'éléphants, un beau morceau de tissu bleu pour faire un nouveau sac. Dans un village de bûcherons, une chaise longue faite en bois précieux pour le jour où j'aurai une place pour elle.

Selon mon habitude, je fais mon petit adieu personnel aux tuyaux argentins et aux câbles suisses. Aujourd'hui commence leur nouvelle vie ici dans ce lieu lointain. C'est comme si je laissais derrière moi une part de moi-même et cela me touche comme au premier jour. Est-ce que la population prendra soin de vous? Est-ce qu'elle verra votre beauté? Et vous aimera pour ce que vous représentez, comme je le fais? Personne ici ne sait où ces tuyaux et ces câbles sont nés, qui les a créés.

Personne ne sait qui a rendu possible leur apparition dans le pays après une traversée compliquée des mers et des douanes nationales. Ou comment, dans notre atelier, nous les avons formés avec tant de soin et d'habileté de manière à ce que, assemblés en un pont, ils puissent remplir leur tâche de toute une vie: se tenir droit et servir à chaque humain et animal allant son chemin.

Aujourd'hui ils entendent au-dessous les enfants courir et crier de joie: "Regarde, je *marche* sur l'eau!"



Moyens de transport

Un périple de ponts demande une coordination précise mais également flexible pour arriver à ce que chaque fois Aiklian et moi-même mais surtout des centaines de paysans réussissent à être sur le site au jour dit, à l'heure dite.

Les délégués du village nous emmènent alors avec les véhicules qu'ils ont réussi à trouver: souvent celui du moine chef ou d'un commerçant, ou un vieux camion ou simplement des motos. Cela forme une chaîne de 10 motos avec tous les sacs d'outils, de boulons, d'écrous et ainsi nous traversons montagnes et forêts pendant des heures.

Pour les longues distances, nous utilisons les transports publics. Ainsi sur les puissantes rivières Ayeyarwaddy et Chindwin ce sont les bateaux publics, parfois pour 10 heures et plus de navigation.



Les années passées, nous voyagions sur le vieux chemin de fer, spécialement depuis Mandalay jusqu'au nord dans les régions de Sagaing et de l'Etat Kachin. Mais maintenant de meilleures routes ont été construites où circulent de meilleurs bus.

Ainsi aujourd'hui c'est surtout ce que nous appelons "construction de ponts par bus" qui a de nombreux avantages: très efficace, économique, avec des chauffeurs qui connaissent la route, sans frais ni casse-tête pour la maintenance des véhicules, sans permis du Ministère des Transports ni renouvellement de l'immatriculation.



Dans ce grand pays, les voyages en bus prennent souvent 14 heures ou plus. Quand je voyage de jour, j'essaie de faire du travail administratif sur mon ordinateur portable, tant que les deux batteries tiennent, avec de la musique dans les oreilles pour échapper aux insupportables shows TV. Dans le bus de nuit, j'utilise mon temps pour réfléchir ou dormir un peu. À la station de bus de la destination, les villageois nous attendent et nous continuons.

L'effort du peuple

J'ai le plus grand respect pour les paysans qui font un si grand effort. Je ne serai jamais fatigué d'insister, spécialement en Occident, que ces ponts sont véritablement construits par les paysans.

Ils nettoient le terrain, creusent le sol, cassent le rocher. Tout cela avec les instruments qu'ils utilisent dans leurs champs: machette, hache, marteau, pelle et pioche. Ils ramassent à la main, selon le pont, de 120 à 400 tonnes de sable, de gravier et de pierres.



Mais pas toutes les communautés ont la chance de trouver ces matériaux dans leur rivière. Ils doivent donc aller les acheter, parfois à plusieurs heures de distance. Pour un coût de plus de 2 millions de kyats du Myanmar (environs 2'000 francs suisses).



Dans ce pays, à la différence des paysans d'Indonésie et d'Equateur, ils n'ont pas une généreuse fabrique de ciment Holcim pour les aider. Ils doivent l'acheter. 500 sacs pour un grand pont peuvent coûter 3'000 francs.



Ils trouvent aussi un camion pour transporter leur "kit de pont" depuis Yangon où nous faisons la préfabrication. Ce transport peut coûter de 250 à 2'500 francs selon la distance. Pour donner une meilleure image de cela, la distance entre Yangon et les villages les plus éloignés est aussi grande que celle entre l'Italie et la Pologne. Ou entre l'Equateur et le Venezuela.



Dans l'idéal, nous coordonnons le timing pour mettre deux ou trois kits de pont sur un seul camion en direction de la même région de manière à ce que les coûts soient partagés entre les villages. Nous chargeons toutes les pièces, en prenant soin de ne pas mélanger les kits ou oublier quelque chose. A la fin du périple, nous mettons les 200 kgs d'outils restant dans le coffre d'un bus et retournons à Yangon.

Ainsi pour un pont de 100 mètres, dans la région la plus éloignée et dans le cas le plus défavorable, les villageois dépensent jusqu'à 9'000 francs. C'est une énorme somme d'argent pour eux mais les grands ponts comme celui-ci au Myanmar servent à deux mille ménages ou plus. Ils réunissent l'argent entre toutes les familles qui bénéficient du pont: beaucoup donnent de 3 à 5 francs, l'équivalent de près de 2 jours de travail. Ceux qui sont mieux lotis et qui veulent faire une bonne action donnent plus. Parfois un riche commerçant dans la petite ville proche donne une plus grande somme. Habituellement les moines aident aussi beaucoup. Nous ne savons pas comment, mais la population arrive toujours à rassembler ce qu'il faut et nous écoutons leurs récits seulement après-coup.

Par exemple, les villageois du deuxième pont n'arrivaient pas à trouver un camion dans leur région reculée. Ils sont alors allés en louer un à Yangon. Mauvaise idée. Pour leur malheur, après 80% de leur voyage de trois jours, dans l'épaisse forêt quelque part au nord de Monywa, le conducteur de Yangon refusa finalement de continuer sur cette route horrible et inconnue. Les infortunés délégués du village n'avaient pas le choix et allèrent chercher une grue et un autre camion, pour décharger et recharger 20 tonnes au milieu de la forêt.

Par contre, ici à Kyar Bin, l'actuel Ministre de l'Industrie du Myanmar a un lien avec cette région. Il a payé de sa poche le ciment pour le pont et les coûts de transport. Sans show, sans mettre son nom, seulement pour faire une bonne action. Exactement comme tous ceux qui contribuent à leur manière à ces ponts, exactement comme le plus modeste paysan avec la force de ses muscles et ses trois francs.

La main droite

Il vaut la peine d'y penser: pas de famille, pas d'exigence, pas de profit. Au contraire, un total engagement à rendre service. Quel genre d'homme vit ainsi? Pas seulement pour un mois, mais pour bien des années. Et dans quelles conditions.

Aiklian est un tel homme, et il est ma main droite au Myanmar depuis le début il y a six ans. Comme il connaît aussi bien la langue shan que la langue birmane, il peut parler avec tous les villageois du pays, et ceux-ci le respectent. Il a 41 ans, encore célibataire, et ne veut pas de salaire. Sans le demander, tout au long de son chemin, il reçoit tout ce qui est nécessaire des paysans, de nos amis dans les villes ou des familles en Suisse qui nous aident depuis le commencement.



Avec l'expérience acquise au fil des années à mes côtés, Aiklian peut maintenant faire beaucoup tout seul. On doit s'imaginer comment cet homme qui passe inaperçu, va et vient tout seul en bus dans tout le Myanmar, encore et encore. Grâce à cet homme, un demi-million de Birmans ont maintenant une vie meilleure.

Chaque périple que je fais, il le fait en réalité trois fois: d'abord il va inspecter les emplacements et leur topographie, et parler avec les villageois. Ensuite il vient pour les travaux de bétonnage. Enfin, c'est le montage final avec moi. Mais beaucoup de voyages le sont sans résultat: pour chaque pont que nous construisons nous visitons bien trois sites où nous ne le pouvons pas, cela dépend des pays et de la province. Les principaux critères sont l'engagement de la population, le nombre de familles desservies, la topographie, le transport. Aiklian a déjà passé dans toutes les régions du pays jusqu'aux coins les plus reculés. Je dirais qu'il y a peu de personnes qui connaissent géographie du Myanmar aussi bien que lui.

Mais pourquoi cet homme mène une telle vie, jour après jour? Avec patience, courage, constance. Un jour je raconterai son étonnante histoire.

Une lettre à Mandalay

Nous sommes arrivés à Mandalay après le montage des trois premiers ponts. Demain nous prendrons le bus pour aller dans le nord-est du pays, dans l'Etat Shan du Nord, à la frontière avec la Chine.



Kyun Shwe War, Sagaing



Thinnitaw, Sagaing

A Mandalay il y a l'internet, et parmi les emails, il y en a un du Ministre de l'Industrie qui a aidé pour la construction du pont il y quatre jours. Il a réussi à avoir mon adresse email pour m'envoyer un message depuis la capitale Nay Pyi Taw:

"Cher Toni, j'écris cette lettre avec plein d'émotion et avec une mélodie dans mon cœur..." et plus loin: "Les villageois seront certainement très reconnaissants et vous garderont au plus profond de leur cœur quand ils utilisent le pont..."

Je ne sais combien de centaines de lettres j'ai écrites aux Ministres et autres autorités gouvernementales de 13 pays pendant ces 27 dernières années, demandant toutes sortes de permis ou d'aide. Je n'ai jamais reçu une lettre aussi sensible de la part d'un ministre.

Une chance perdue

Ça ne m'arrive pas souvent, peut-être une fois ou deux par pays. Et aujourd'hui c'est arrivé ici au Myanmar. A huit heures du matin, nous sommes arrivés sur le site du pont, éloigné d'environ deux heures de Lashio. Les plaques métalliques et les cadres pour le plancher du pont étaient étalés par terre, seulement à moitié peints. Les planches de bois pour le coffrage et les sacs de sable n'étaient pas encore retirés. Et le plus important: il n'y avait personne! Pas un seul paysan. Bien sûr Aiklian avait informé les villageois du jour du montage final mais pour une raison incompréhensible ils semblaient s'en désintéresser.



Nous avons fait alors comme d'habitude lors d'une telle situation: nous avons attendu une heure pendant que quelqu'un allait chercher les gens. Une vingtaine sont apparus alors qu'il en fallait au moins 80. Nous leur avons rappelé que c'était un accord sur l'honneur. Que nous faisons notre part de l'effort et eux la leur. Nous ne voulions pas perdre de temps, ni le leur ni le nôtre. Que demain le prochain pont attendait dans la province de Magway avec des centaines de gens, et après-demain encore un autre.

Ils étaient surpris, puis ils ont pensé que ce n'était pas aussi sérieux de notre part. Quelques fonctionnaires locaux ont essayé de se justifier et de nous persuader de rester. Finalement ils étaient attristés et nous sommes partis. Nous reviendrons dans quelques semaines ou mois, le temps de nous occuper des ponts suivants dans la liste d'attente.

Le dernier de la liste

Hier à midi nous sommes arrivés à Minbu avec le bus de nuit depuis Lashio. Et aujourd'hui à 11 heures du matin nous achevons le sixième pont, près de la chaîne de montagnes entre la province de Magway et celle de Rakhine à l'ouest du Myanmar. De là, les villageois nous ont transportés avec leur petit camion en deux heures jusqu'au septième et dernier pont de ce voyage.



Kyun Pyar, Magway

Ici les villageois nous attendaient avec impatience, peut-être étaient-ils 200, hommes, femmes, enfants. Dans l'après-midi même, les câbles porteurs ont été mesurés, marqués, tirés de l'autre côté du fleuve, levés sur les piliers et fixés à leurs ancrages.



Et maintenant, de sept heures à neuf heures du soir, nous coupons les câbles pour les haubans, à côté de la rivière.

Ce travail qui demande un grand soin prend environs deux heures. Les gens ont apporté un petit générateur et des lampes. Je fais les marques sur les câbles. Pendant que Aiklian lie avec du fil de fer et coupe les 36 haubans, j'ai chaque fois trois minutes de libre. Je les utilise pour écrire quelques lignes de plus de cette histoire, 36 fois.

Demain à deux heures de l'après-midi, nous devrions avoir terminé ici et le soir nous prendrons une fois de plus un bus de nuit pour Yangon. Six des sept ponts achevés, au service de 35'000 personnes.



"Ce que tu fais", a écrit Gandhi, "dans le grand ensemble des choses, est insignifiant. Mais il est absolument vital que tu le fasses."

Continuellement je m'émerveille de la très rare chance d'être sur cette planète. Comme très court et précieux est notre temps ici. Les ponts construits avec les dons et les restes, l'amour et le sacrifice de tant de personnes, expriment mon désir le plus cher: je suis un humain, je veux en être digne.



Let Pan Ta Khar, Magway

Toni Rüttimann, 03. Juin 2014

Traduction: Philippe Grand, Genève