

Mouvement

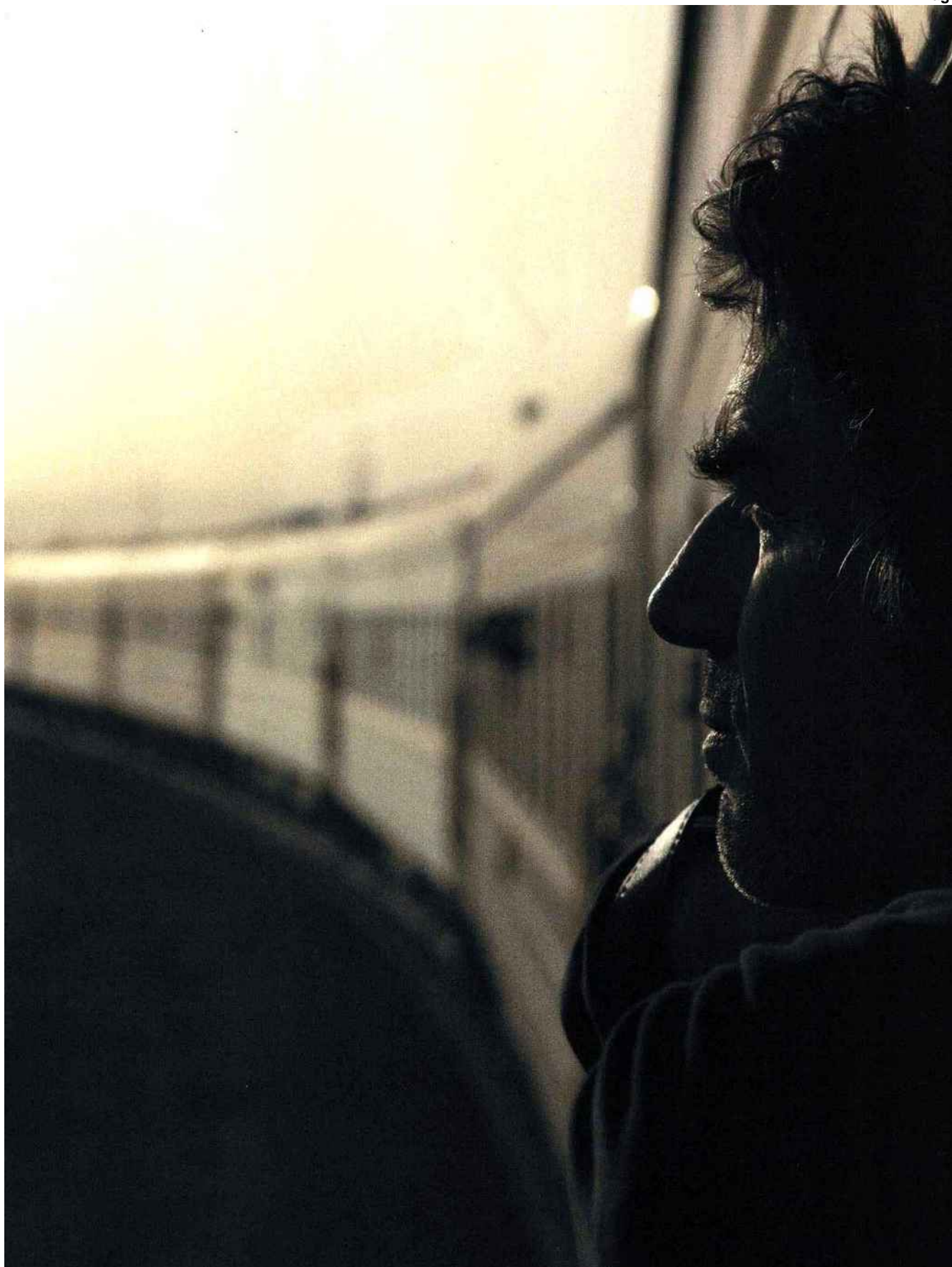
Transsibérien

À LA RENCONTRE DU TEMPS PERDU

Prendre place et regarder défilier l'Europe et l'Asie, s'écouler les heures et les siècles, passer les hommes et les âmes. Paris/Shanghai via Moscou par le plus long chemin de fer du monde : le temps peut attendre.

PAR STÉPHANE PEYRON – PHOTOS CHRIS TUBBS

AVEC LE SOUTIEN DE LOUIS VUITTON



Ci-contre, le fuseau horaire de Moscou, heure de référence durant tout le voyage.
Ci-dessous, en approchant de la Russie, les paysages s'étirent.



JOUR 1 Paris-Berlin

7h. Gare de l'Est. Un vieil homme arrose les quais de la gare à grands coups de jets d'eau.

Quelques voyageurs désorientés, sans doute par une température toute printanière, déambulent au ralenti. Une jeune fille au teint rose se tient devant un étalage de tulipes fraîches qu'un voyageur semble avoir déposé à ses pieds. Je m'apprête à relier Paris à Shanghai en empruntant le Transsibérien, la plus longue voie ferrée du monde. Un voyage hors du temps de 11 500 kilomètres, en 10 jours. À une extrémité de la gare, comme à l'abri des regards, je découvre alors un train russe, tout de gris et de rouge vêtu. Une petite dame, volubile à souhait, attribue les numéros de voiture et renseigne les rares voyageurs qui se présentent. Échelonnés le long du train, des hommes en uniforme aident au chargement des bagages. Un sourire discret, une attention simple pour des voyageurs ordinaires. Je n'ai déjà plus l'impression d'être en France. Voiture 8, cabine 11, je découvre l'univers qui va être mien pendant les deux prochains jours jusqu'à Moscou. Le décor est sommaire : cabine kitsch, lits superposés en velours bleu électrique, une petite salle de bains à partager avec mon voisin immédiat. Je n'ai rien emporté, tout au plus mon sac habituel, un essentiel qui n'appartient qu'à moi, que je traîne sur tous les continents. J'ai juste passé quelques coups de fil, envoyé quelques mails pour que l'on prévienne mes amis du bout du monde, de la taïga ou de la steppe, de mon passage furtif sur les quais d'une gare lointaine. J'aimerais beaucoup revoir Shaghii, ma petite princesse des steppes, rencontrée il y a quinze ans en Mongolie. L'aventure commence.

8h28. Le convoi s'ébranle. La course de ma voiture semble déserte. Les passagers se seraient-ils déjà tous calfeutrés dans leur cabine ? Je croise le regard du chef de voiture. Aussi souvent que nécessaire il faut faire appel à lui pour déverrouiller sa porte à clef. Soucieux de ma liberté de mouvement, je décide de m'en remettre au destin, ma porte restera ouverte. Après avoir parcouru plusieurs voitures et croisé trois voyageurs esseulés, j'atteins une voiture restaurant désespérément vide. Son style est tout aussi dépouillé que celui des cabines. Seule derrière le bar en Formica, la serveuse me sert mon premier café. Elles s'appelle Irena. Pudique, elle finit par me faire un petit sourire. Je me sens déjà en Russie. Les gares se succèdent, la campagne française défile sous mes yeux. Bientôt

la frontière allemande, dans la soirée nous atteindrons Berlin. Nous traversons de grands bassins industriels, témoins des mutations technologiques où de vieilles centrales thermiques côtoient des réacteurs nucléaires et des champs d'éoliennes géants. Retour dans ma cabine, le regard dans le ciel, je m'allonge tout habillé, bercé par le rythme saccadé d'une Europe qui défile sous mes yeux.

21h05. Berlin. Le train s'immobilise, pour cinq petites minutes. Le couloir de la voiture 8 s'est animé. Quatre Anglais et un Américain aux chaussures jaunes très "fashion week" semblent avoir pris possession des lieux. Je discute avec Sergei, notre chef de voiture. De Paris à Vladivostok, les lignes de chemins de fer soviétiques n'ont plus de secret pour lui. Dans la voiture 11, je rencontre un vieux couple d'Allemands de l'Est. Ils sont montés à Francfort après avoir rendu visite à leur fils qui travaille, comme ils le disent, "encore à l'Ouest". La lumière est belle, nous traversons de grandes étendues de forêts. Au wagon restaurant le personnel a mis un peu d'Ouest dans ses manières, l'anglais est de rigueur, le doigt reste sur la couture. La frontière polonaise a été avalée dans l'obscurité il y a peu. Sergei reste en veille. Porte de cabine ouverte, sa

d'effectuer tout besoin pressant pendant deux heures. Les passeports nous sont "empruntés", et si l'Américain semble perdre une partie de lui-même, mes amis anglais affichent un flegme tout britannique. Ici, les Russes n'ont plus le pouvoir. J'ai fait profil bas, mais la fouille approfondie tombe sur moi. Ma cabine est retournée de fond en comble. Les bas-fonds sont minutieusement inspectés et mon matelas transpercé d'un bout à l'autre avec un pic à glace. J'ai l'impression de me retrouver trente ans en arrière lors de mes premiers voyages en Sibérie, ou dans un film d'espionnage. Fait étonnant : l'ensemble du réseau ferroviaire de l'ex-Union soviétique n'a pas été construit avec les mêmes normes que dans le reste du monde pour limiter tout risque d'invasion. On doit procéder à un changement de roues de l'ensemble de notre train, ainsi que de notre wagon restaurant. Ça change : Skaï rouge, luminaires en plastique, moquette à fleurs. On me sert deux petites tranches de porc cuit à l'huile de vidange sur fond de karaoké. Nous progressons à belle allure. La taïga apparaît. Au gré des clairières, l'horizon se fait plus lointain. Nous sommes maintenant en Russie et le long des voies les familles semblent avoir repris leur liberté de mouvement après de longs mois d'hiver. Au fil des

Je rencontre un vieux couple d'Allemands de l'Est, monté à Francfort, venu rendre visite à leur fils qui travaille, comme ils le disent, "encore à l'Ouest".

petite radio nasillarde agrément le bruit du convoi. Fatigué, je m'assoupis pour de bon.

JOUR 2 Varsovie-Moscou

3h57. Les secousses d'un nouvel arrêt me réveillent en sursaut. Nous entrons dans Varsovie. Dans quelques heures nous serons en Biélorussie. Flics, douaniers, brigade antidrogue, le comité d'accueil me fait penser à un défilé de Jean Paul Gaultier. Une douanière rousse aux cheveux courts, flanquée de son alter ego blonde, au demi-quintal près, se retrouve à bord de notre voiture. Interdiction de descendre ou

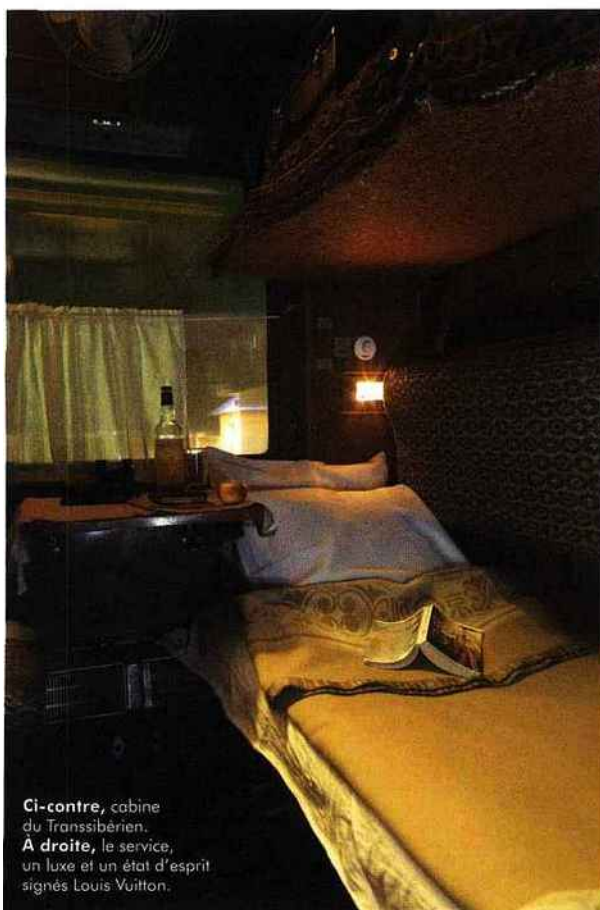
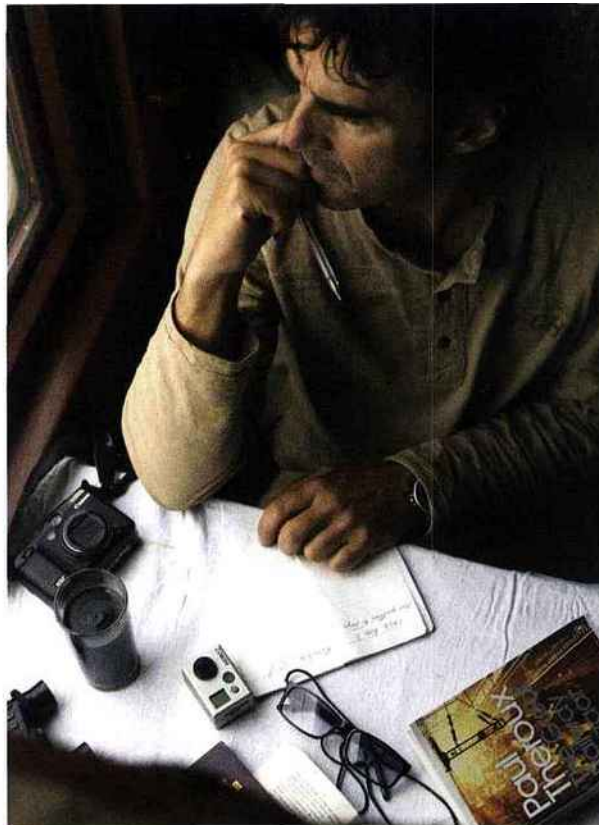
kilomètres qui s'égrènent, apparaissent les petits maisons en bois si typiques. Les enfants jouent torse nu, du linge sèche au soleil. Puis des forêts, encore des forêts. Les villes se succèdent, Smolensk, Vyazma.

23h58. Nous arrivons à Moscou. Le grand saut vers l'Asie avec le Transsibérien, c'est pour demain soir. Depuis mes premiers pas dans cette capitale, la ville a bien changé. Je descends dans l'un de ces hôtels où l'homme d'affaires a ses codes, mais où l'aventurier se perd un peu. Il fait bon ce soir à Moscou, les rues sont animées et les terrasses prises d'assaut. Je retrouve Volodia, une



Gare de Sibirie.





Ci-contre, cabine du Transsibérien.
À droite, le service, un luxe et un état d'esprit signés Louis Vuitton.



vieille connaissance. Nous buvons une vodka en évoquant nos souvenirs en Sibérie dans une Russie d'un autre temps.

JOUR 3 Le Transsibérien

5h. Place Rouge. Les premiers rayons du soleil font leur apparition. Alors que je savoure d'être seul en cet endroit chargé d'histoire, deux amoureux émergent d'une soirée bien arrosée. Courtement vêtue, la belle hasarde ses talons hauts sur les pavés du mausolée de Lénine. Indifférent, le garde pianote sur son portable. Trente ans viennent de passer.

21h20. Gare de Yaroslavsky. Je m'apprête à embarquer dans le Transsibérien, lieu des rencontres improbables, des fantômes les plus lointains. Pour certains, c'est parfois l'expérience d'une vie, pour d'autres, la routine d'un simple déplacement dans le plus vaste pays du monde. L'ambiance me fait penser à l'effervescence de l'embarquement d'un paquebot d'une autre époque. Il y a là des Mongoles, des Russes, des Chinois et, bien sûr, quelques touristes en quête d'exotisme. En bout de quai, le coude à la portière de sa vieille loco, le conducteur s'impatiente. Flanqué de ses écussons impériaux, le Transsibérien numéro 4 se met en mouvement pour 7 622 km jusqu'à Pékin. Tandis que le convoi se fraie un passage dans les banlieues obscures de Moscou, je découvre l'intérieur de l'un des plus beaux trains du monde, un univers chargé d'histoire. Ici, tout n'est que boiseries patinées par le temps. J'ai une cabine en première classe. Une banquette en velours rouge, une tablette et des rideaux brodés côtoient une salle de bains au verre dépoli. Je m'allonge sans défaire mon sac. Dans ce voyage, le temps joue pour moi. Déjà 1h du matin. À 41 km de Moscou, je réalise que nous sommes dans un territoire interdit à tout étranger jusqu'en 1989.

JOUR 4 Moscou-Perm

6h. La nuit fut courte. Étrangement, le Transsibérien est géré par des Chinois. Uniforme vert, casquette proéminente, Yung est mon chef de cabine. Dans l'embrasement d'une cabine minuscule, il garde un œil sur un samovar mis à la disposition des voyageurs. Sur chaque plate-forme, un petit poêle à charbon fait office de chaudière. Été comme hiver, Yung y entretient les braises pour réchauffer les cœurs, parfois par -50 degrés. Je fais ma première rencontre. Regard collé à la vitre, Doug's en grille déjà une. Short à carreaux, sandales en cuir, il est à la retraite et a décidé de consacrer le reste de sa vie à découvrir le monde. Du Sri Lanka à l'Irian Jaya, nous



Des champs de blé sauvage défilent sous mes yeux. Au fur et à mesure que nous progressons vers l'est, le paysage s'aplanit par endroit, ouvrant des perspectives aux dimensions d'un pays aux airs de continent. Je commence à perdre le contrôle sur le temps.



*Wagon chinois futuriste versus
voiture restaurant mongole
désuète, le choc des cultures.*



échangeons des souvenirs communs. Je découvre que si le train est chinois, la voiture restaurant est gérée par des Russes. Avec ses boiseries claires des années 1970, ses petits napperons et ses présentoirs à soda, l'ambiance est kitsch à souhait. Au bar, Will et Patricia n'ont jamais pu découvrir l'Allemagne de l'Est. Ce vieux couple d'Irlandais rêve aujourd'hui de passer en Corée du Nord avant qu'il ne soit trop tard. Nous entrons dans la fameuse région du Golden Ring. En remontant les coursives, j'observe que beaucoup de voyageurs laissent volontiers les portes de leur cabine ouverte, sans doute pour se sentir un peu moins seuls. Je surprends Lars et Rashin, un jeune couple suédois, en train de s'embrasser. Ils me sourient. Mariés il y a trois jours à peine, ils vont passer leur lune de miel en Mongolie. À côté, c'est une autre partition qui se joue. Phil, un artiste canadien partage sa cabine avec un personnage haut en couleur, un DJ qui mixe à

tambouille. Entre chaque voiture, les petits poêles sont attisés au rouge comme autant de feux autour d'un campement. Les couteaux s'aiguisent, les petits plats vapeur et les fritures mijotent. Trop fort ces Chinois ! Nous arrivons à Perm. Ici, plus de 135 trains peuvent être gérés simultanément. Je mesure l'extraordinaire potentiel de ce pays. D'énormes chargements de bois et de charbon sont en partance. Des wagons citernes par milliers, des convois chargés d'alliages et de métaux précieux attendent leur destination. Sur le quai opposé au nôtre, un train bondé aux allures fantomatiques nous croise à faible allure en direction de l'Ouest. Il ressemble à un immense dortoir où s'entassent femmes, enfants, vieillards. La fumée des réchauds côtoie les couffins suspendus des nouveaux-nés. Collés aux vitres, les regards se perdent dans le vide ou fixent un détail insignifiant d'une gare qui succède à une autre, d'un train qui se reflète dans un autre. Des champs de blé

d'Ulan Bator. J'ai connu cette petite fille mongole il y a une quinzaine d'années alors qu'elle n'avait que 6 ans. Orpheline, elle avait été adoptée par son grand-père qui en avait fait une cavalière émérite. Ce petit bout de chou défendait alors l'honneur de tout un clan et de son troupeau lors des plus grandes courses de chevaux de Mongolie. Depuis, son souvenir ne m'a jamais quitté.

23h. Personne ne s'est vraiment donné rendez-vous mais ce soir la voiture bar ne désemplit pas. Un simple jeu de Uno commence à échauffer les esprits du DJ londonien et du vieux Doug. Les bières chinoises et les bouteilles de vodka s'empilent comme des trophées de chasse. Will et Patricia ne sont pas en reste. À 81 ans, Will ne déroge pas à son rituel quotidien : deux verres de gin et un bisou sur le front de sa femme avant d'aller se coucher. Il m'avoue ce soir qu'il se verrait bien mourir dans un tel voyage. Cette nuit, le train est à la peine et vibre de tout son corps. Je remonte vers ma cabine dans des coursives qui tanguent.

À la lueur de ma liseuse, je me risque à la lecture de quelques lignes mais j'abandonne très vite. Je me demande ce que je fais là, un peu déboussolé par tant de kilomètres parcourus.

JOUR 6 Dans la taïga sibérienne

Dans la coursive, le paysage se reflète d'une fenêtre à l'autre, inlassablement. Accoudé à la main courante, je laisse mon regard se perdre dans les étendues de forêt. Dans ce train, nous changeons constamment de fuseau horaire, le jour ne se couche presque jamais et chaque horloge indique des heures différentes, de quoi être déboussolé. Après avoir franchi la frontière naturelle entre la Sibérie de l'ouest et la Sibérie de l'est, nous arrivons à Uyar. En vérité, le nom de cette petite ville n'est prononçable qu'après quelques verres de vodka... : "Uyarspasopreobrazhenskoye". Le convoi poursuit sa route dans les méandres d'une taïga parsemée. Ici et là, au gré des plans d'eau, de petites cabines de couleur viennent égayer le décor. Aujourd'hui, le train ne cesse de serpenter entre les cols et les lits de rivières qui alimentent le Baïkal, le plus vieux lac du monde.

JOUR 7 Frontière russe de l'est

Je croise Yung qui transporte des braises dans une autre voiture comme le bien le plus précieux. Sur la dernière plate-forme face aux rails qui défilent, je

Notre train s'engage au pays du loup bleu. Bientôt apparaît l'ombre des premières yourtes, les halos des poêles, les troupeaux regroupés. Un peu plus loin, droit sur ses étriers, la silhouette d'un cavalier.

Londres et Ibiza. Ces deux-là sont en route pour Pékin. Nous franchissons déjà la Volga. Il fut longtemps d'usage d'enlever son chapeau pour la saluer. Il fait beau. La Russie se réveille détrempee par la fonte de son immense manteau blanc. C'est magnifique.

13h12. Balezino. Nous procédons à un nouveau changement de locomotive. L'occasion, comme dans toutes les gares, pour les marchands ambulants de venir aguicher le voyageur avec leurs produits frais. On trouve de tout : des fruits, des légumes bouillis, des poissons fumés et même de la *junk food* pour voyageurs en mal de repères. Nous repartons sous une pluie torrentielle. Une odeur d'épices a envahi les coursives. Les chefs de cabine semblent s'être donné le mot pour préparer leur propre

sauvage défilent sous mes yeux. Au fur et à mesure que nous progressons vers l'est, le paysage s'aplanit par endroit, ouvrant des perspectives aux dimensions d'un pays aux airs de continent. Je commence à perdre le contrôle sur le temps.

JOUR 5 Tyumen-Novosibirsk

4h24. Nous venons de quitter la ville de Tyumen sans avoir mis pied à terre. Le Transsibérien fonce à tombeau ouvert vers l'est comme s'il voulait échapper à sa propre histoire, et à celle de cette ville symbole d'un passage obligé de millions d'exilés. Devant nous : la Sibérie. Le train traverse maintenant plus de 600 km d'une steppe inhospitalière. À Novosibirsk, je me réjouis d'apprendre que Shaghii viendra me voir en gare

réalise qu'il n'y pas deux voyages semblables dans un même train. Dans cet espace confiné, les acteurs doivent apprendre à se connaître et parfois, sous l'effet de la fatigue, à s'éviter plusieurs fois par jour. Certains cherchent à se repérer, d'autres à se perdre.

13h08. Naushki. Les marchands ambulants sont toujours là. L'Américain joue au paparazzi sur un territoire qu'il croit toujours hostile. Il multiplie les clichés, un poisson séché par ici, un Coca-Cola estampillé russe par là. Un sifflet le rappelle à l'ordre. C'est la douane. Nous quittons la Russie.

JOUR 8 Mongolie-frontière chinoise

Le Transsibérien a fait son entrée en Mongolie dans la nuit. Je n'ai quasiment pas dormi depuis vingt heures, mais je ne veux rien rater. Fenêtre ouverte, le visage au vent, au gré des ses courbes la vieille locomotive me laisse quelques bouffées d'air frais. Déjà je sens les effluves de la rosée du matin sur les plaines. Dans la pénombre, notre train s'engage presque à pas feutrés au pays du loup bleu. Bientôt apparaît l'ombre des premières yourtes, les halos des poêles, les troupeaux regroupés. Un peu plus loin, droit sur ses étriers, la silhouette d'un cavalier quitte sa yourte. Et puis, en l'espace de quelques minutes, le soleil vient embraser son royaume. Il est temps de réveiller mes voisins plongés dans un profond sommeil. Les regards sont émerveillés comme ils peuvent l'être à la vue d'un premier iceberg ou d'une rencontre improbable... Devant nous Ulan Bator se profile déjà. Je vais enfin revoir Shaghii.

6h29. Le Transsibérien fait son entrée dans la capitale mongole. Les battements de mon cœur s'accroissent. Shaghii est la plus belle rencontre de tous mes voyages. À 6 ans, elle portait souvent une petite robe bleue avec un nœud assorti dans les cheveux. Ses bottines en cuir bien calées dans les étriers, elle chantonnait d'une voix cristalline à faire chavirer la plaine toute entière. Seize ans plus tard, la petite princesse des steppes est tout aussi séduisante. Un blouson, un jean, quelques paillettes discrètement apposées sous les yeux, Shaghii me souligne joliment son âge. Après la mort de son grand-père, elle a dû quitter la steppe de son enfance pour essayer de se faire une place en ville. Demain, Shaghii a rendez-vous avec elle-même. Elle me confie passer son premier grand

examen de comptabilité. Le sifflet du chef de gare sonne le départ. Sur ce quai du bout du monde, je la serre dans mes bras. Les occupants du train s'interrogent sur cette complicité étonnante. Quarante-cinq minutes, un arrêt trop bref pour une histoire trop longue à expliquer... Très vite, le temps devient plus sec, le paysage plus aride. Nous entrons dans le désert de Gobi. Une fine poussière s'immisce partout et assèche les gorges. Les yourtes et les troupeaux se font plus épars. Au loin, une colonne de chameaux avec son chargement de cachemire se détache sur l'horizon vers une destination inconnue. Le nomade mongole n'a pas encore abdiqué face à l'ogre chinois et son cortège de modernité. Il continue de croire à un monde sans frontières, à un équilibre des forces, au respect de la nature. De gare en gare, de rêve en rêve, les passagers du train numéro 4 obéissent maintenant comme des automates. Les villes en plein désert se succèdent, Choir, Sayn Shanda, Dzamyin Ude. De vrais décors de Far East, des bâtiments russes, déjà des influences chinoises. Ici aussi la cohorte des marchands ambulants nous attend sur des quais balayés par des bourrasques. L'achat de quelques pierres "précieuses" à un enfant est comme un clin d'œil à une autre Mongolie qui se profile.

20h35. Dzamyin Ude. Le chef de gare siffle un nouveau départ, le 52^e depuis Paris. La voiture restaurant s'est transformée en saloon. Dans un décor tout de bois sculpté, il règne un petit air de ruée vers l'or des temps modernes. Un maître d'hôtel jovial assène un menu unique : goulash pour tout le monde. Il y a là de simples travailleurs, des ingénieurs, un ou deux affairistes en trois-pièces mal coupés. Je partage une bière avec un Japonais. Le dîner est frugal, le café trop sucré. Nous faisons notre entrée en Chine. Pour les Mongols, c'est le passage d'une frontière qui a divisé le pays des nomades en deux. Le changement est brutal. Des champs d'éoliennes prolifèrent en plein désert, des files de camions attendent leur passage en douane. Dans un nouveau bar "Art déco", des appliques en verre dépoli éclairent un groupe de voyageurs toujours aussi hétéroclite. Dans ce décor aux allures de *dinner*, je ne m'étonne pas de retrouver l'Américain aux chaussures jaunes. Il semble reprendre vie en sirotant un vrai Coca. Ce qui m'étonne en lui, après 10 000 km de train, c'est la peur viscérale qu'il peut avoir d'être un étranger à

lui-même, alors que pour moi, le plus grand luxe dans un tel voyage est de se perdre.

JOUR 9 Pékin

9h15. C'est mon quatrième voyage en Chine, mais j'entre dans un pays méconnaissable. De vallée en vallée, de ville en ville, la terre semble retournée avec fracas comme dans un chantier de titans. D'immenses barres d'immeubles finissent d'encercler les derniers édifices ancestraux. Les époques s'entrechoquent, les millénaires s'additionnent. Ici et là, quelques espaces verts plantés à la hâte essaient d'humaniser ce qui peut l'être encore. Et puis, plus loin, au détour d'une rivière, la Grande Muraille de Chine apparaît furtivement, majestueuse, insaisissable.

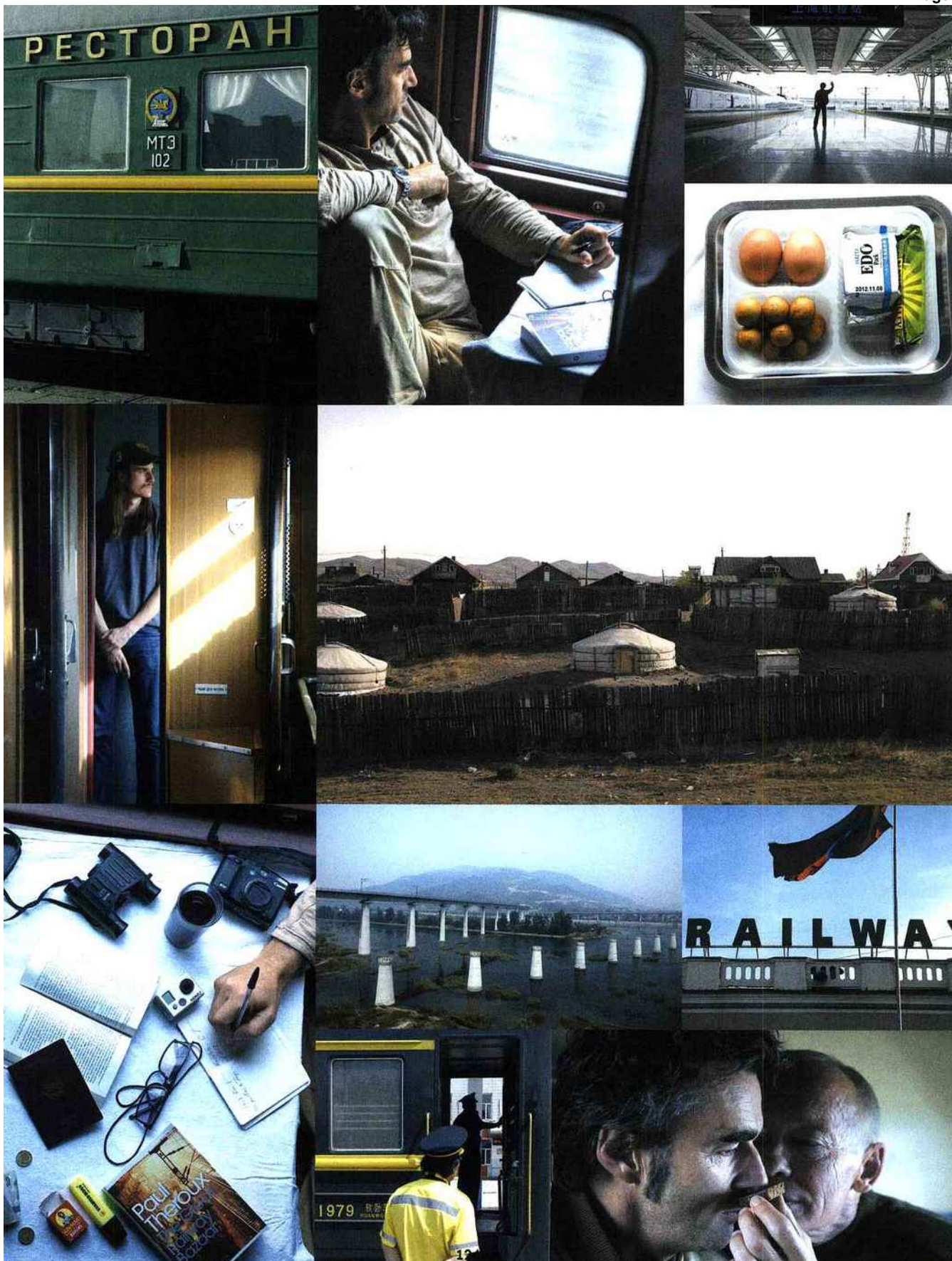
Les voyageurs se pressent aux fenêtres pour une photo qui restera floue. Le train n'attend pas. Il semble même accélérer sa course vers Pékin comme pressé d'en finir.

14h04. Le Transsibérien fait son entrée dans la capitale chinoise dans l'indifférence générale, alors qu'il créait l'événement à chacune de ses arrivées un siècle plus tôt.

JOUR 10 Shanghai

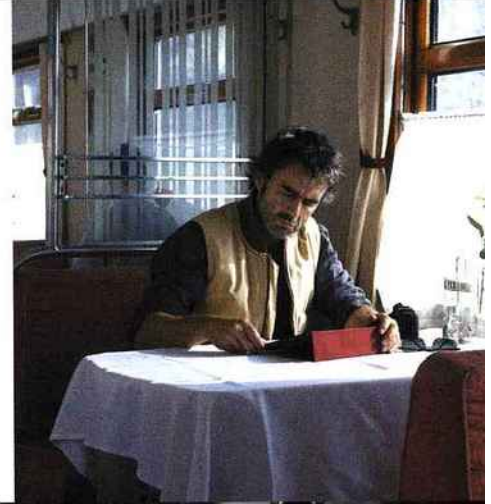
Direction Shanghai. Je quitte l'ambiance feutrée des coussins en bois pour voyager dans l'ère sidérale d'un train futuriste. Décor minimaliste, cabines dépouillées à l'extrême, je me sens comme un automate dans un monde imaginaire. Dans un luxe dépourvu de tout superflu, l'attention est pourtant bien là, tout est pensé : la recherche de l'essentiel, le raffinement des hôtes, la volonté de voir un voyageur apaisé. Nous avançons à la vitesse du vent. Des cultures de blé à perte de vue succèdent au chaos des constructions en tout genre tandis que des rizières plantées à la main continuent d'émerveiller le monde. Avec Shanghai, j'atteins enfin le but de mon périple. Emblème d'une Chine émergente, berceau du communisme chinois, la ville fascine ou terrifie. Qu'il fut bon de prendre le temps de se perdre un peu dans ce voyage extraordinaire, seul rendu possible par l'utopie d'un tsar...

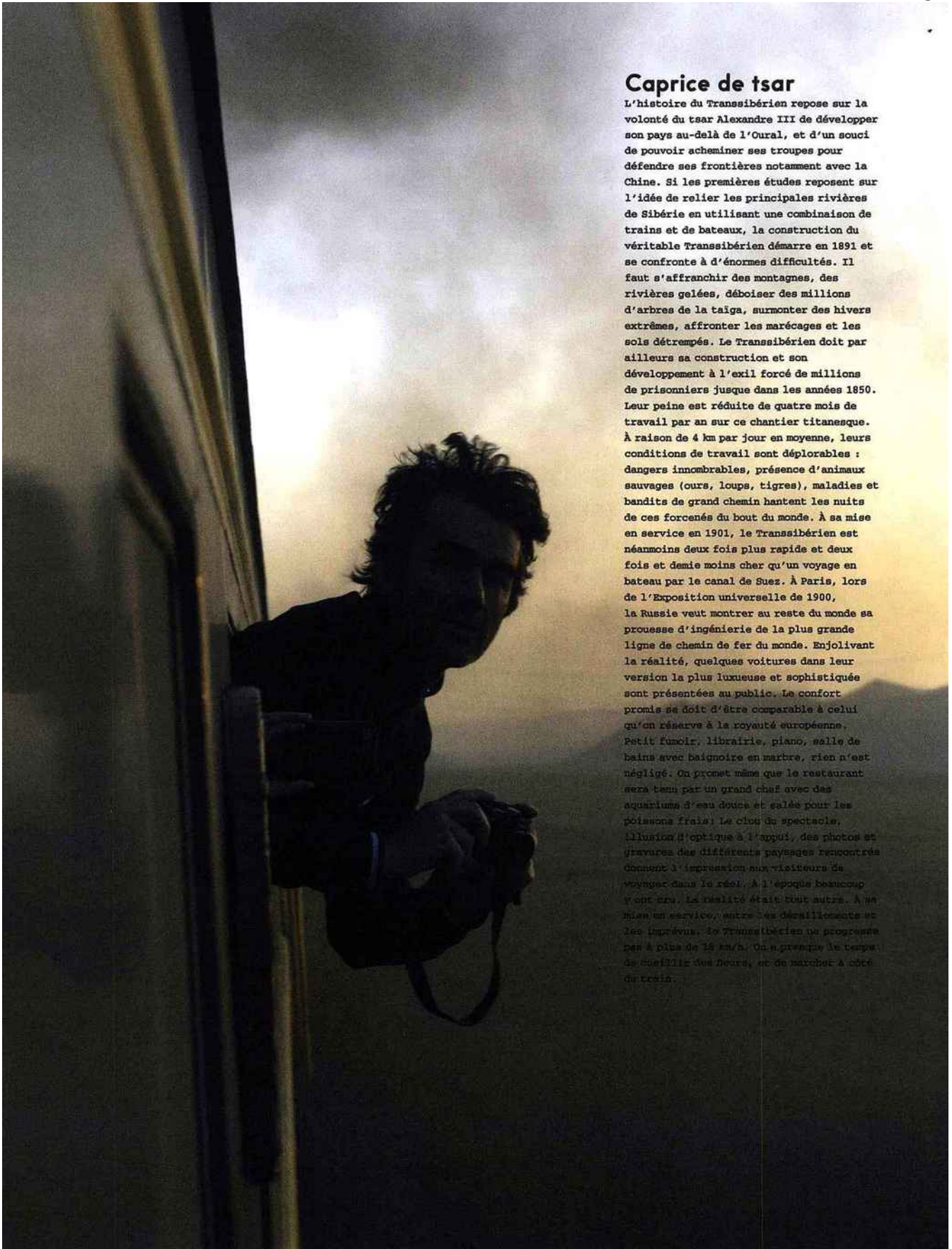






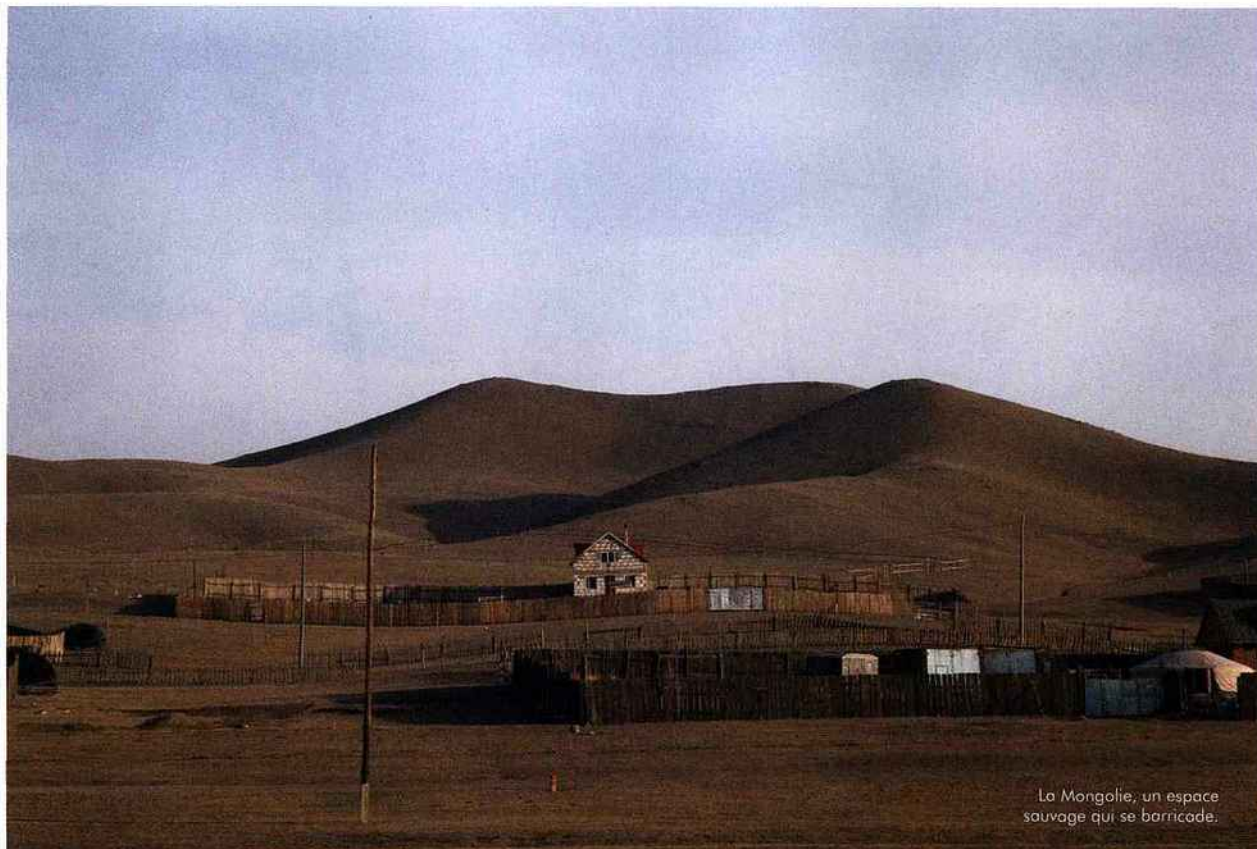
Le Transsibérien fait son entrée dans la capitale chinoise dans l'indifférence générale, alors qu'il créait l'événement à chacune de ses arrivées un siècle plus tôt.





Caprice de tsar

L'histoire du Transsibérien repose sur la volonté du tsar Alexandre III de développer son pays au-delà de l'Oural, et d'un souci de pouvoir acheminer ses troupes pour défendre ses frontières notamment avec la Chine. Si les premières études reposent sur l'idée de relier les principales rivières de Sibérie en utilisant une combinaison de trains et de bateaux, la construction du véritable Transsibérien démarre en 1891 et se confronte à d'énormes difficultés. Il faut s'affranchir des montagnes, des rivières gelées, déboiser des millions d'arbres de la taïga, surmonter des hivers extrêmes, affronter les marécages et les sols détrempés. Le Transsibérien doit par ailleurs sa construction et son développement à l'exil forcé de millions de prisonniers jusque dans les années 1850. Leur peine est réduite de quatre mois de travail par an sur ce chantier titanesque. À raison de 4 km par jour en moyenne, leurs conditions de travail sont déplorables : dangers innombrables, présence d'animaux sauvages (ours, loups, tigres), maladies et bandits de grand chemin hantent les nuits de ces forcenés du bout du monde. À sa mise en service en 1901, le Transsibérien est néanmoins deux fois plus rapide et deux fois et demie moins cher qu'un voyage en bateau par le canal de Suez. À Paris, lors de l'Exposition universelle de 1900, la Russie veut montrer au reste du monde sa prouesse d'ingénierie de la plus grande ligne de chemin de fer du monde. Enjolivant la réalité, quelques voitures dans leur version la plus luxueuse et sophistiquée sont présentées au public. Le confort promis se doit d'être comparable à celui qu'on réserve à la royauté européenne. Petit fumoir, librairie, piano, salle de bains avec baignoire en marbre, rien n'est négligé. On promet même que le restaurant sera tenu par un grand chef avec des aquariums d'eau douce et salée pour les poissons frais! Le clou du spectacle, illusion d'optique à l'appui, des photos et gravures des différents paysages rencontrés donnent à l'impression aux visiteurs de voyager dans le réel. À l'époque beaucoup y ont cru. La réalité était tout autre. À sa mise en service, entre les déraillements et les imprévus, le Transsibérien ne progresse pas à plus de 15 km/h. On a presque le temps de cueillir des fleurs, et de marcher à côté du train.



La Mongolie, un espace sauvage qui se barricade.

Carnet de route

Y aller

Paris/Moscou

Départ à 8h28 tous les jours de la gare de l'Est sauf les vendredi et dimanche (et seulement 3 départs à partir de l'hiver). Arrivée à Moscou le lendemain à 23h50 (environ 38 heures de trajet à une vitesse moyenne de 200 km/h). Tarif : 336 € en 2^e classe et 470 € en 1^{ère} classe. Arrêts notamment dans les gares de Francfort, Hanovre, Berlin, deux villes en Biélorussie (avec visa de transit), Varsovie puis Smolensk (avec visa) avant d'arriver à Moscou. Tél. 3635 et www.voyages-sncf.com

Moscou/Pékin/Shanghai

Pour un service plus sophistiqué et un trajet sans mauvaise surprise, on conseille de réserver par le biais d'un voyageur. Emotions, le spécialiste du sur-mesure (www.kuoni-emotions.com), organise des départs à bord du Transsibérien. Ces voyages incluent service de majordome 24h/24, service de bagages dans toutes les gares, départs avec guides francophones, balade en bateau sur la Volga et le Baïkal, découverte de Kazan et de sa forteresse inscrite au patrimoine de l'Unesco, déjeuner barbecue sur les rives du Baïkal, dégustation de caviar et vodka pour les gourmets... Également chez [Voyageurs du Monde](http://www.voyageursdumonde.fr) (www.voyageursdumonde.fr). Compter entre 5000 € et 7500 € en cabine "standard supérieure plus" au départ de Paris incluant également l'acheminement en avion à Moscou, 4 nuits d'hôtels à Moscou et Shanghai. La meilleure saison pour ce segment va de mai à septembre, même si il y a une affluence record de voyageurs l'été. On peut toutefois préférer partir en octobre quand la nature se pare de couleurs chaudes, ou même en hiver, bien équipés, pour profiter de la magie des paysages sous la neige.

Remerciements à la maison **Louis Vuitton** qui a organisé l'ensemble de ce périple à l'occasion de l'inauguration de son nouveau flagship à Shanghai (la boutique occupe trois étages du Plaza 66) et du défilé automne-hiver 2012-2013 de Marc Jacobs sur le thème du voyage en train. D'abord à Paris ensuite sur le Bund, une splendide locomotive d'antan ainsi qu'un wagon Pullman ont servi de décor à la présentation de la collection. Les équipes de Louis Vuitton ont également entrepris ce voyage à bord du Transsibérien, épopée filmée de bout en bout par l'Américain The Selby. Anecdotes, récits, vidéos et plus encore sur www.louisvuittonexpress.com.