

148 pages
de photos et
de reportages
inédits

TRAINS DE RÊVE

ÉCOSSE

VIETNAM

ÉRYTHRÉE

SUISSE

RUSSIE

BANGLADESH

CHINE

PÉROU

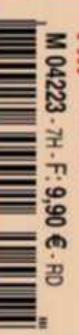
AUSTRALIE

CANADA

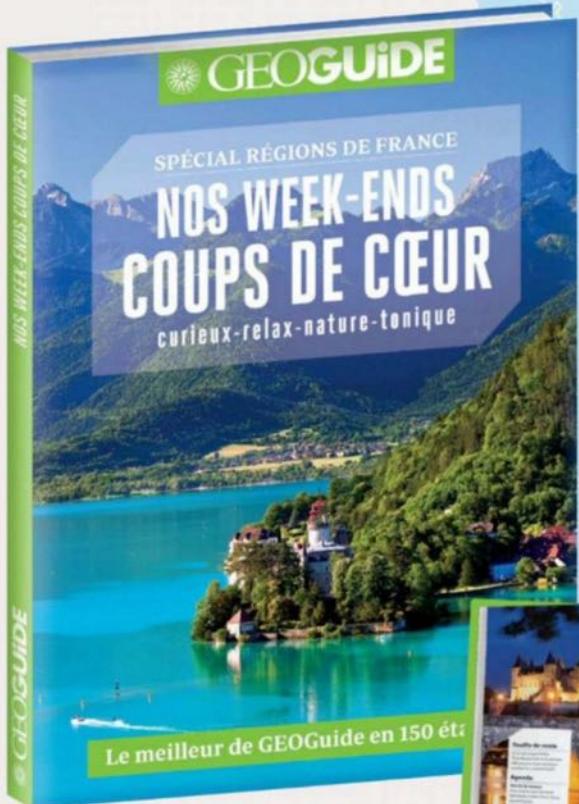


*Les plus beaux voyages
Les lignes mythiques
Les machines d'hier et de demain*

SE 11,90 € - DH 15,90 € - CAN 16,40 - D 19,90 - I 19,90 - PORT.COM 12,90 € - DOM. Bateau 11,90 € - Afrique 10,90 € - Tunisie 20,10 € - Zone CEP Bateau 16,00 XPF



Choisissez le week-end qui
vous ressemble dans
les plus belles régions de France !



- **Chemin faisant**, pour admirer le splendide patrimoine français
- **Tout doux**, pour se ressourcer à son rythme
- **Grandeur nature**, pour s'imprégnier des paysages grandioses
- **Top forme**, pour se dépenser tout terrain

+



180 pages

Actuellement en vente chez votre marchand de journaux

ÉDITO



LES VOIES DE L'AVENTURE

force de tunnels et de ponts audacieux, on pourra peut-être faire le tour du monde en train sans changer de siège. En attendant, le chemin de fer hante toujours nos imaginaires. Pour de petits et de grands voyages. Je me souviens par exemple d'un grosse draisine à pétrole ferraillant dans l'est de Madagascar qui remontait à travers la forêt d'eucalyptus. Elle allait si lentement que nous aurions pu tout aussi bien aller à pied... Mais aussi de ce train interdépartemental, si familier, entre Quimper et Brest. Un jour, il s'arrêta net en pleine campagne, victime d'une panne de réseau. Tout s'éteignit. Silence de quelques minutes dans le wagon vide. Derrière la vitre en Plexiglas, devenu écran de cinéma, le paysage était redevenu un tableau frais, où l'herbe était dépeignée par le vent. Comme un instant brut, volé au temps du trajet. Donné par le train.

Cette magie du voyage ferroviaire se poursuit aujourd'hui, et vous la retrouverez tout au long de ce numéro exceptionnel. Dans ce qu'il a de plus fascinant d'abord, avec ses lignes légendaires, ses machines énormes, parfois antédiluvien, ses espaces ouverts et conquis, rail après rail. Ici, lorsque le train affronte les versants enneigés des Alpes suisses, là, lorsqu'il cahote dans les plaines brûlées de l'Erythrée, son panache de fumée aussitôt bu par la chaleur. Plus loin, au Vietnam, dans un wagon qui sent bon la mangue et la laque, et siège le long de la côte, du nord au sud. Ou sur le toit de cet express, envahi de marchands

et de travailleurs devenus, pour l'occasion, de fragiles équilibristes.

Mieux ! Si elle garde toute sa mythologie comme en témoigne l'épopée américaine, avec ses rutilantes locos et furtifs hobos, la puissante machine, née au XIX^e siècle, semble avoir l'avenir pour elle : propre, économique, presque toujours fiable, elle conquiert un à un les continents. Les Chinois sont à la manœuvre, là aussi, qui tissent les mailles de leur empire géant en Asie, en Afrique et jusqu'en Europe... Et les technologies du futur l'emportent aussi dans leur élan : admirez ces prototypes hypersophistiqués, dignes d'un rêve à la Philip K.Dick. Demain, les Maglev, les Hyperloop et autres trains futuristes glisseront en cisaillant l'espace. Si le premier utilise des aimants supraconducteurs, le deuxième avalera 500 kilomètres par demi-heure, hissé sur coussins d'air ! Quant au SkyTran, lui, il emprunterait à l'avion...

En attendant, rien ne remplacera les mille imprévus, cahots et brimballements, puisque le rail reste un formidable terrain d'aventure. A la fin de ce numéro, nous vous proposons d'ailleurs une sélection des meilleurs trajets, en Australie, en Inde ou vers le Moyen-Orient. Au premier coup de sifflet, c'est le monde qui défile par la fenêtre. Puis s'immobilise. Pour s'offrir, encore, au voyageur.

JEAN-LUC COATALEM,
RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT

J.L.C.

SOMMAIRE

www.geo.fr

6



Blaine Harrington/Age Fotostock Olivier Touren/Divergences



30

Olivier Touren/Divergences



114

Salvatore Vincenzo/Hans Lucas



En couverture :
le Royal Scotsman,
un train de luxe
qui parcourt 330 km en
Ecosse, d'Edimbourg
à Mallaig. Crédit
photographique : Olivier
Touren/Divergences.

Abonnement :
ce numéro comporte
deux cartes jetées
pour les kiosques en
Belgique et en Suisse.

6 PANORAMA Sur les chemins de traverses

Filan

des sublimes

paysages de montagnes,

de déserts ou de forêts,

les trains se prêtent à la

rêverie comme à l'aventure.

20 CHINE Le nouvel empire du rail

Parti de rien il y a une

décennie, le géant

asiatique est devenu le

numéro un du train à

grande vitesse. Enquête.

30 ÉCOSSE Les Highlands en «deluxe class»

Entre lande et lochs, le

Royal Scotsman fait voyager

quelques privilégiés sur

l'une des plus belles

voies ferrées du monde.

40 HISTOIRE Dans la légende de l'Amérique

Indissociable de la conquête

de l'Ouest et de la ruée vers

l'or, le train est une icône

de la mythologie américaine.

52 La ballade des vagabonds du rail

Ils s'appelaient les hobos.

Pendant un demi-siècle,

ces ouvriers saisonniers

ont sillonné les Etats-Unis

en train par centaines de

milliers. Clandestinement.

56 VIETNAM Sur les voies du renouveau

En 1986, le pays de l'Oncle

Hô s'ouvrira à l'économie de

marché. Emprunter ses

rails permet d'observer les

effets de ce changement.

70 RUSSIE A Sakhaline, les trains n'ont pas peur du froid

Tempêtes de neige, avalanches... Sur cette île de Sibérie, les convois circulent sept mois par an dans des conditions extrêmes.

82 ÉRYTHRÉE A petite vapeur vers la mer Rouge

En 1986, le pays de l'Oncle

Hô s'ouvrira à l'économie de

marché. Emprunter ses

rails permet d'observer les

effets de ce changement.

104 BANGLADESH Sur le dos du cheval de fer

Ici, des milliers d'habitants

parcourent tous les jours

les quelque 3 000 kilomètres

de voies ferrées, juchés

sur les toits des wagons.

129 CAHIER PRATIQUE Des trains d'exception

Orient-Express, Indian Pacific, Transsibérien, Canadian Zephyr, Al Andalus... Un tour du monde ferroviaire extraordinaire.



56

Bertrand Rieger/Hemis



Leone Schuster



94

G. M. B. Akash/HÉA SW/Skyway



56

Bertrand Rieger/Hemis



SUR LES CHEMINS DE TRAVERSES

Par-delà les montagnes, les déserts, filant entre les forêts ou par-dessus les fleuves, les trains, sur chaque continent, se prêtent volontiers à la rêverie comme à l'aventure. Voici un tour du monde express.

PAR JEAN-YVES DURAND (TEXTE)

Dans le Grand Nord canadien, une aurore boréale illumine le ciel au-dessus des rails qui conduisent à la baie d'Hudson. Cette ligne de 1 300 kilomètres parcourt une partie du Manitoba pour rallier Churchill, en terre amérindienne.



JETS DE VAPEUR SUR LES CIMES DE L'ALLEMAGNE

Cette locomotive emporte les passagers sur les pentes du Brocken, à 1142 mètres d'altitude, dans le centre du pays. Le massif d'épicéas qui protège le convoi serait une relique de la forêt primaire hérénienne que décrivit Jules César.

Frank May/Caro



EN ARGENTINE, UN TREMPLIN VERS LES NUAGES

A 4 200 mètres d'altitude, le viaduc de La Polvorilla est le plus spectaculaire des soixante ouvrages d'art sur la ligne du Tren a Las Nubes (Train des nuages). Celui-ci zigzague dans les Andes, de la ville de Salta à la frontière chilienne.



CE MONSTRE D'ACIER FEND LES ROCHEUSES

Une locomotive Baldwin K-36 construite en 1925 enjambe la cascade Creek sur la Cumbres & Toltec Scenic Railroad. Cette ligne touristique passe onze fois du Colorado au Nouveau-Mexique sur les 103 kilomètres du parcours.

Sur la ligne de Cerdagne, le Train jaune, surnommé le Canari, joue au funambule sur le pont Giscard, à 80 mètres au-dessus de la Têt. Toute l'année, il sillonne la Catalogne française entre Villefranche-de-Conflent et Latour-de-Carol.

LE CANARI S'ENVOLE DANS LES PYRÉNÉES



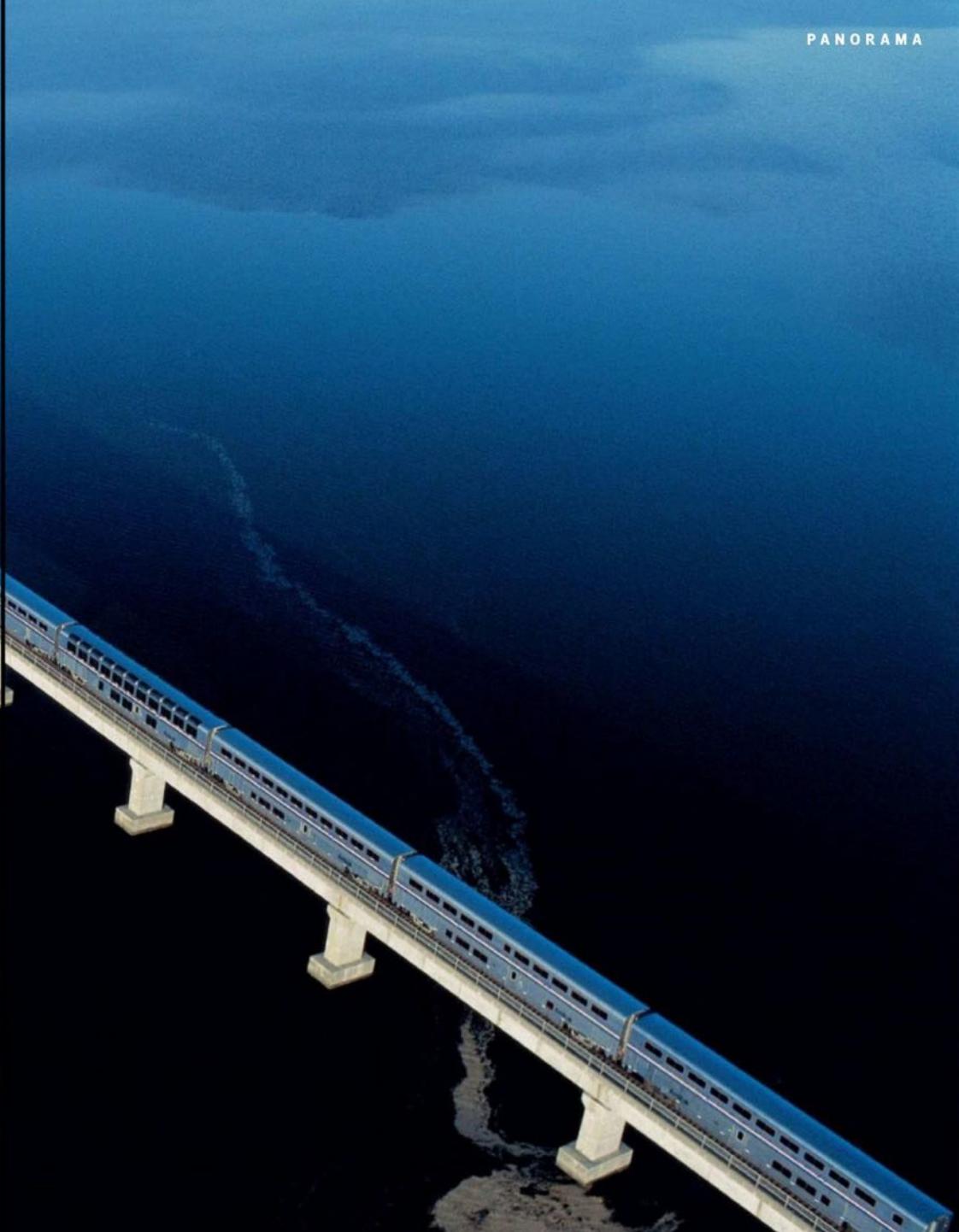


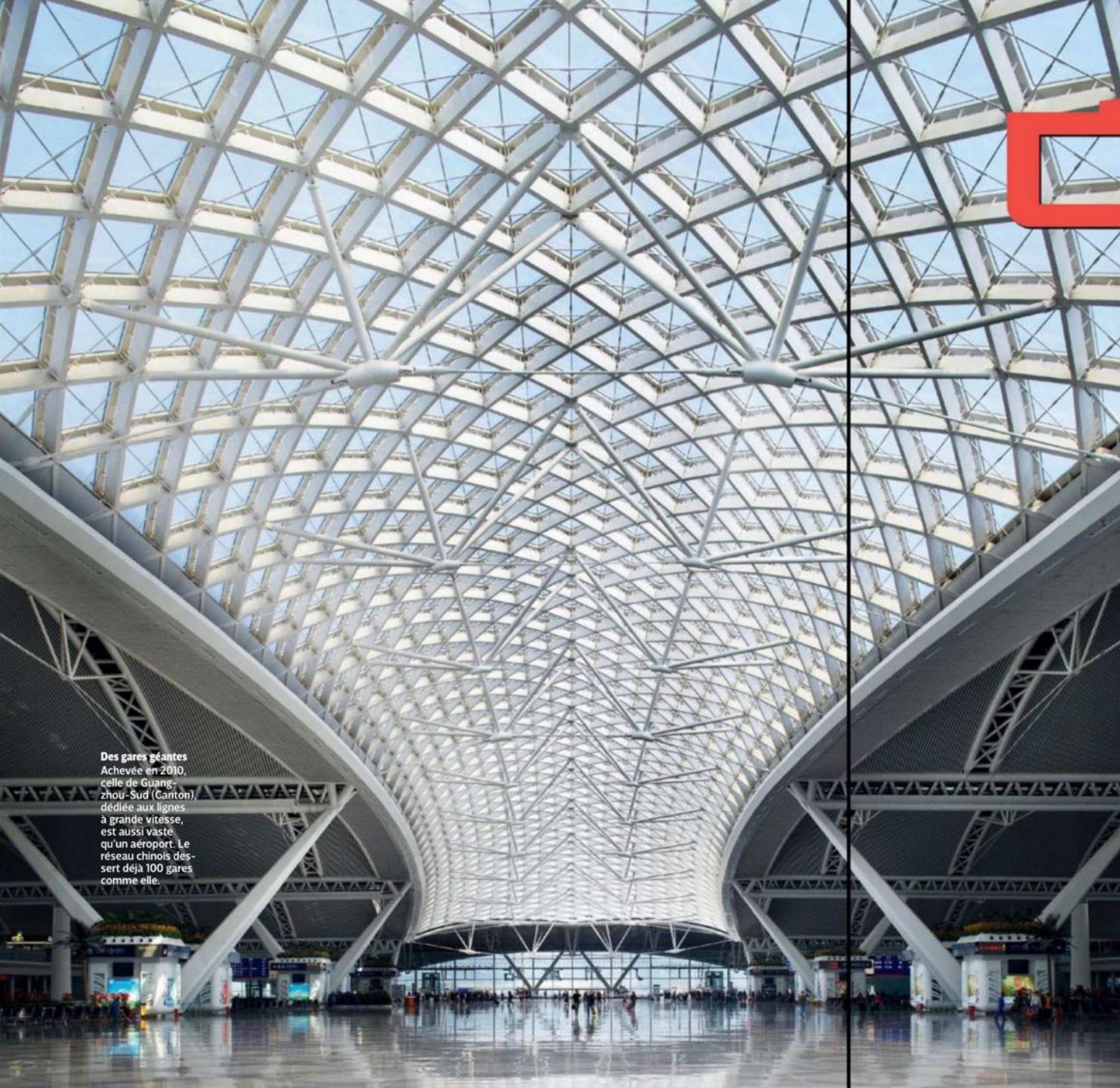
Cette locomotive diesel coiffée d'un gros phare rond longe un champ horticole dans la région de Chencun. Située dans la province du Guangdong, celle-ci est l'un des principaux centres de production de fleurs fraîches en Chine.

UN CYCLOPE CHINOIS SUR UN TAPIS DE ROSES

EN FLORIDE, EN DIRECTION DU COUCHANT

Le Sunset Limited fonce dans sa livrée argentée sur le pont qui unit Milton à Pensacola, dans la baie d'Escambia. Ce train légendaire relie Orlando, près de la côte atlantique, à Los Angeles, sur le Pacifique, via La Nouvelle-Orléans.





CHINE

LE NOUVEL EMPIRE DU RAIL

Ce n'est plus de la grande vitesse, c'est du supersonique ! Parti de rien il y a une décennie, ce pays est désormais la première nation du train à grande vitesse (plus de 200 km/h). Son territoire compte la moitié des lignes ultrarapides du monde. Technologiquement au point, ses entreprises ferroviaires visent même à s'étendre au-delà de ses frontières. A quand un royaume mondial du rail *made in China* ?

PAR ADRIEN GUILLEMINOT (TEXTE) ET LÉONIE SCHLOSSER (CARTES)

LIGNES TGV DEPUIS 2007, LE GRAND BOND EN AVANT

A pays gigantesque, voies ferrées démesurées. L'équation vaut pour les Etats-Unis (plus de 220 000 kilomètres de lignes), la Russie (plus de 85 000) et, bien entendu, la Chine, qui dépasse désormais les 100 000 kilomètres de rails, d'après les chiffres de la CIA. Mais, à la différence des autres puissances, l'empire du Milieu n'a jamais ralenti le rythme. En 1950, après la guerre civile, seuls 8 000 kilomètres de voies restaient utilisables. Le réseau fut peu à peu reconstruit, puis agrandi lors d'un premier boom ferroviaire dans les années 1990, avec les chantiers titaniques des liaisons vers le Kazakhstan, à l'ouest, et vers le Tibet, au sud.

Pékin a même accéléré, depuis dix ans, l'ouverture de nouvelles voies sur son territoire. Car, entre-temps, le pays s'est converti à la très grande vitesse (plus de 200 km/h) : alors qu'il ne comptait aucune ligne de ce genre en 2007, il en totalise aujourd'hui 19 000 kilomètres, autant que le reste du monde réuni. Le cabinet de conseil français Sia Partners, spécialisé dans les questions de transports, a calculé que rien qu'en 2015, son réseau grande vitesse s'est étendu d'un kilomètre par... heure ! Le levier ? Des investissements colossaux : en 2008, Pékin a consacré 400 milliards d'euros à ses chemins de fer (l'équivalent du budget de l'Etat français en 2015), et 126 milliards en 2012. En quelques années, le TGV est ainsi entré dans les mœurs chinoises : il transporte aujourd'hui 800 millions de passagers par an. Il reste quelques lignes à tracer dans le pays, mais la formidable industrie que celui-ci a constituée se tourne maintenant vers les marchés étrangers.

La future frontière
La liaison à grande vitesse ouverte fin 2014 entre Lanzhou et Oroumtsi illustre les enjeux du réseau chinois. Elle est à la fois un outil d'aménagement du Xinjiang, le Far West chinois, un geste politique envers l'ethnie minoritaire ouïgour qui y vit, et une porte d'entrée vers l'Asie centrale.

-  *Ligne conventionnelle*
-  *Ligne à grande vitesse*
-  *Ligne à très grande vitesse*

PÉKIN Ville citée dans les légendes

Des rails pionniers
La première ligne à grande vitesse du pays (200 km/h) fut ouverte en 2003 entre Shenyang et Qinhuangdao. En 2013, elle a été adaptée aux standards TGV (300 km/h max.).

La vitrine high-tech
Inaugurée pour les JO de Pékin en 2008, la ligne à grande vitesse Pékin-Tianjin (114 kilomètres) était alors la plus rapide du monde avec des trains roulant à 350 km/h. Depuis l'accident de Wenzhou en 2011, la vitesse y a été réduite à 300 km/h.

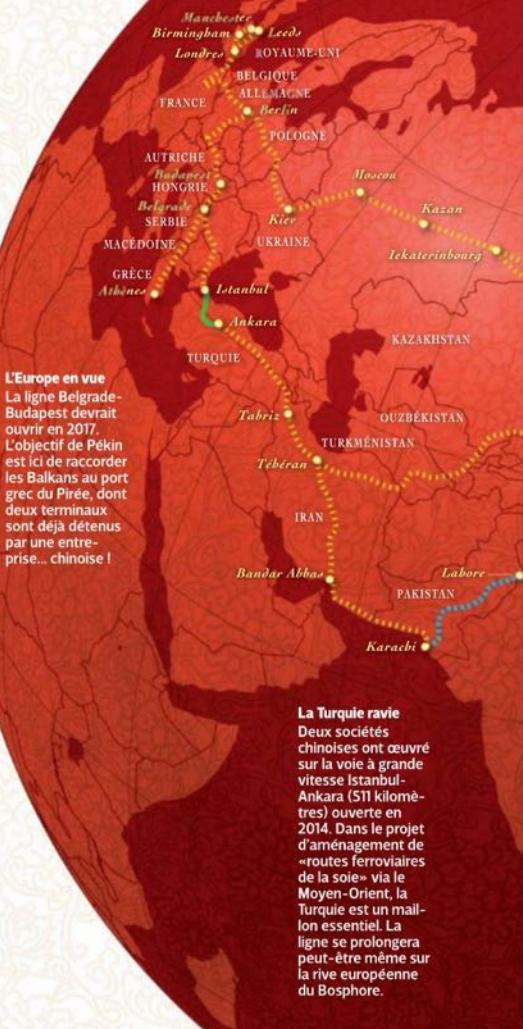
Des trajets réduits
Jadis, il fallait trois heures pour franchir les 166 kilomètres de rails entre Nankin et Hefei. La durée du parcours a été divisée par deux à partir du mois d'avril 2008, quand la ligne est passée à la vitesse supérieure.

La voie des records
Achevée fin 2012, la ligne Jingguang (Pékin-Guangzhou) compte 2 298 kilomètres de voies, et permet d'aller de la capitale chinoise au delta de la rivière des Perles en huit heures (au lieu de vingt-deux avant).

STRATÉGIE DE NOUVELLES ROUTE S DE LA SOIE ?

Une vaste «toile d'araignée» qui reliera l'Asie du Sud à l'Europe et dont la Chine serait le centre : tel est le projet que promeut Pékin sous cet intitulé. Une utopie ? Pas si sûr, car des wagons frappés du drapeau rouge aux étoiles jaunes circulent déjà entre ce pays et l'Occident. L'objectif : relier plus rapidement que par la voie des mers les usines du pays aux métropoles et aux ports européens. Depuis 2014, des trains partis de Chongqing, au centre de la Chine, rallient ainsi la ville allemande de Duisbourg en seize jours. D'autres avancent en vingt jours les 9 977 kilomètres qui séparent Yiwu, au sud de Shanghai, de Madrid.

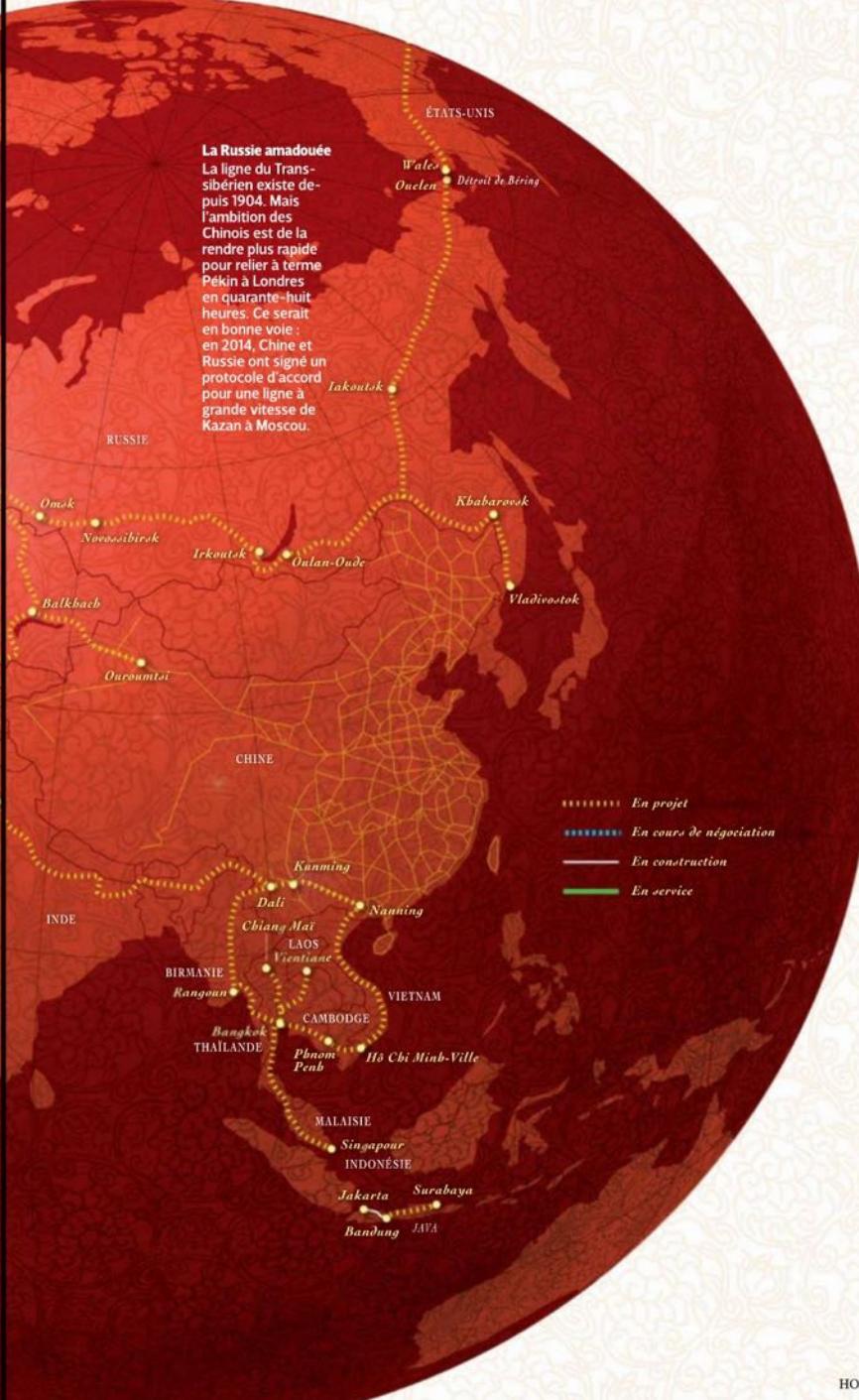
Le système a toutefois ses limites : les marchandises qui transitent par la Russie sur la ligne du Transsibérien doivent ainsi changer trois fois de convoi, car l'écartement des rails russes diffère des standards chinois et européens. Pékin travaille donc à des trajets alternatifs via la Turquie et les Balkans où ses entreprises ferroviaires ont déjà placé leurs pions. Il lui reste également à convaincre son «arrière-cour» asiatique de se connecter à ce réseau. Pas si simple... «La stratégie chinoise du «collier de perles», qui consiste à planter des «nœuds» le long des routes maritimes de l'océan Indien, inquiète des pays tels que l'Inde et la Birmanie», explique le sinologue Jean-Pierre Cabestan. Ces derniers sont tentés de rééquilibrer le rapport de force en passant des accords avec des sociétés ferroviaires japonaises ou européennes. «L'Inde a ainsi attribué aux Nippons la construction de sa future ligne entre Ahmedabad et le port de Bombay. ■



L'Europe en vue

La ligne Belgrade-Budapest devrait ouvrir en 2017. L'objectif de Pékin est ici de raccorder les Balkans au port grec du Pirée, dont deux terminaux sont déjà détenus par une entreprise chinoise !

La Turquie ravie
Deux sociétés chinoises ont ouvert sur la voie à grande vitesse Istanbul-Ankara (511 kilomètres) ouverte en 2014. Dans le projet d'aménagement de «routes ferroviaires de la soie» via le Moyen-Orient, la Turquie est un maillon essentiel. La ligne se prolongera peut-être même sur la rive européenne du Bosphore.



La Russie amadouée
La ligne du Transsibérien existe depuis 1904. Mais l'ambition des Chinois est de la rendre plus rapide pour relier à terme Pékin à Londres en quarante-huit heures. Ce serait en bonne voie : en 2014, Chine et Russie ont signé un protocole d'accord pour une ligne à grande vitesse de Kazan à Moscou.

- En projet
- En cours de négociation
- En construction
- En service

Un pont vers les USA
Est-ce un effet d'annonce ? A ce stade, c'est probablement le projet de ligne à grande vitesse Pékin-Russie-Amérique, dévoilé à la mi-2014, semble flou et pharaonique : le tunnel qu'elle nécessiterait sous le détroit de Béring représente à lui seul quatre Eurotunnel ! Mais il permet à Pékin de marteler ses ambitions ferroviaires...

Le Sud-Est vise

Un Chiang Mai-Bangkok à grande vitesse, une autre ligne de la capitale thaï à Kunming via le Laos... Quoi de plus logique, pour les trains chinois, que de tailler la route vers le sud-est ? Mais le projet ressemble à un serpent de mer : depuis 2010, il n'a pas avancé d'un seul kilomètre.

Java conquise

Le premier – et le seul – succès du train à grande vitesse chinois à l'export se trouve en Indonésie. Officiellement en construction, la liaison Jakarta-Bandung a été ravie aux concurrents japonais. Elle devrait se prolonger jusqu'à Surabaya, le grand port de l'île.

PERSPECTIVES

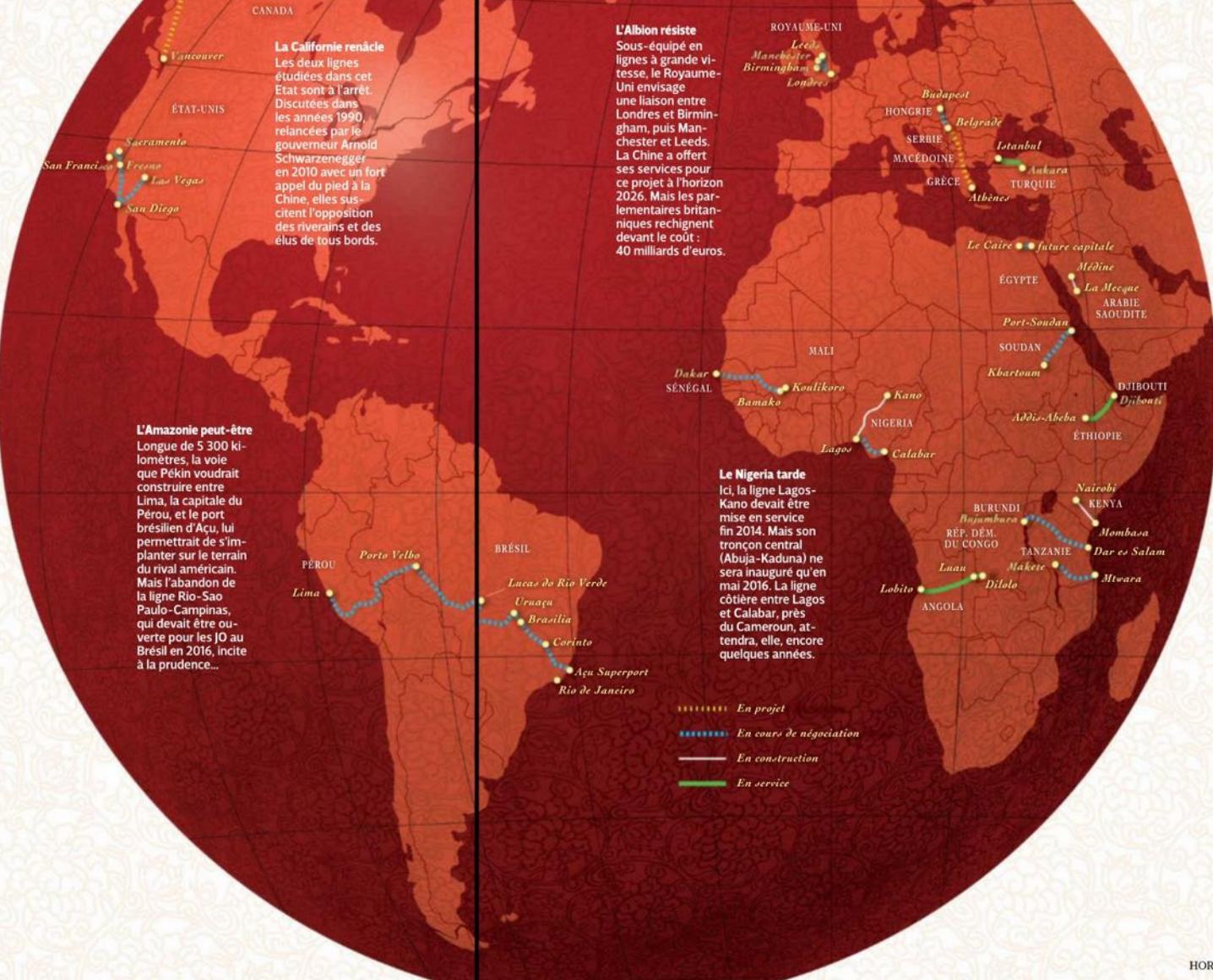
UN pari sur l'Afrique et l'Amérique

En mai 2014, l'Académie d'ingénierie chinoise (CAE) dévoilait un projet de liaison ferroviaire Chine-Russie-Canada-USA. Soit 13 000 kilomètres de voies à très grande vitesse entre Pékin et la côte ouest américaine via... un tunnel de 200 kilomètres sous le détroit de Bering ! Est-ce extravagant ? Sans doute, car ce trajet en train prendrait deux jours contre une douzaine d'heures en avion. La Chine est friande de ces annonces, quitte à essuyer des déconvenues. Comme en Californie où les lignes rapides San Francisco-San Diego et Victorville-Las Vegas qu'elle devait construire sont à l'arrêt. Ou encore comme en Arabie saoudite où elle a remporté la construction de la voie Médine-La Mecque, mais s'est fait souffler celle de ses infrastructures par des entreprises espagnoles.

La «diplomatie du TGV» (gootei wai-jiao en chinois) n'a rien d'une marche en avant triomphale. Celle du chemin de fer traditionnel, en revanche, mène bon train. Lors de sa visite en Amérique latine en mai 2015, le Premier ministre Li Keqiang a promis 45 milliards d'euros d'investissement, dont 30 consacrés à une voie ferrée qui relieraient les côtes du Pérou et du Brésil à l'horizon 2020. L'intérêt de la Chine ? Créer un «canal de Panama ferroviaire» que ses marchandises emprunteraient. Mais pour Pékin, l'eldorado du rail, c'est l'Afrique. Ses ingénieurs y multiplient les lignes entre les ports et l'intérieur des terres pour faciliter l'accès aux matières premières (minéraux, bois, coton, etc.). L'empire du Milieu parie sur la croissance de ce continent, d'autant qu'il a les moyens de faire des plans à trente ou cinquante ans. ■

La Californie renâcle
Les deux lignes étudiées dans cet Etat sont à l'arrêt. Discutées dans les années 1990, relancées par le gouverneur Arnold Schwarzenegger en 2010 avec un fort appui du pied à la Chine, elles suscitent l'opposition des riverains et des élus de tous bords.

L'Amazonie peut-être
Longue de 5 300 kilomètres, la voie que Pékin voudrait construire entre Lima, la capitale du Pérou, et le port brésilien d'Açu, lui permettrait de s'implanter sur le terrain du rival américain. Mais l'abandon de la ligne Rio-Sao Paulo-Campinas, qui devait être ouverte pour les JO au Brésil en 2016, incite à la prudence...



Cap sur l'Arabie...

Bilan mitigé pour le TGV chinois en Arabie saoudite. Certes, le gros œuvre pour la construction de la ligne qui acheminera les fidèles entre les villes saintes de Médine et de La Mecque a été confiée à des groupes chinois. Mais la suite du chantier est revenue à leurs concurrents espagnols.

... sur la mer Rouge

Ce n'est pas pour transporter les produits éthiopiens que Pékin a participé à la reconstruction de la ligne Addis-Abeba-Djibouti. Mais pour prendre pied sur un marché potentiel. La Chine fournit à ce pays en développement les infrastructures qui lui font défaut pour être, demain, son partenaire privilégié.

... et sur l'Atlantique

A l'été 2014, la Chine a achevé le raccordement du port angolais de Lobito à la ville de Dilolo, en République démocratique du Congo. Son but : faciliter le transport de minéraux indispensables à son économie (en l'occurrence, le cuivre et le cobalt de la région du Katanga) en lui ouvrant un accès à la mer.



Un banal train de marchandises ? Un symbole, plutôt, que ce convoi de blé parti le 20 novembre 2015 de Djibouti pour rallier en quelques heures Nazret, en Ethiopie. Ces 700 kilomètres de chemin de fer (780 lorsqu'en son prolongement vers Addis-Abeba sera achevé) furent posés par les Français au début du XX^e siècle, et longtemps exploités sous la houlette d'ingénieurs de la SNCF. Mais la ligne, en piteux état, n'était plus en service depuis 2002. Sa reconstruction, son financement, tout a été réalisé par des entreprises chinoises. Illustration de la Chineafrique qui prend le relais de la Françafrique, ce chantier est aussi révélateur des visées mondiales de Pékin en matière ferroviaire.

Certes, la Chine est un acteur de longue date dans ce secteur. «Mais c'est dans la grande vitesse, où ses ambitions sont immenses, qu'elle a opéré une révolution», explique Arnaud Aymé, associé du cabinet de conseil Sia Partners et spécialiste de l'économie des transports. Toutefois, avant d'exporter leur TGV, les Chinois ont d'abord soigné leur vitrine nationale. Dirigée fermement par le puissant ministère des Chemins de fer, leur industrie s'est d'abord associée à des spécialistes allemands, japonais et canadiens, avant de voler de ses propres ailes. La première ligne à grande vitesse du pays a ouvert en 2007 entre Shenyang, au nord-est, et le port de Qinhuangdao, plus au sud. Neuf ans plus tard, le réseau TGV chinois couvre 19 000 kilomètres, dix fois plus que celui de la France !

Aujourd'hui, ce domaine d'activité est à un tournant, comme l'explique Jean-François Doulet, maître de conférences à l'Institut d'urbanisme de Paris, et co-auteur de *Géopolitique du TGV chinois* (éd. La Vie du Rail) : «Les lignes à grande vitesse constituent des projets extrêmement coûteux, et n'ont de sens qu'au travers de grands corridors très peuplés et urbanisés.» Conclusion : leur rythme de construction en Chine va fatiguer

ralentir. Or cette industrie a donné naissance à des mastodontes. Loin devant nos Vinci et Bouygues, les première et troisième entreprises de BTP mondiales sont chinoises. Leurs noms, China Railway Group et China Railway Construction Corporation, disent bien leur spécialité. Et pour ne pas péricliter, elles doivent maintenant vendre leurs talents à l'étranger.

De toute façon, l'internationalisation de la grande vitesse made in China était en germe dès son origine. D'abord parce qu'elle est extrêmement compétitive. D'après une étude de la Banque mondiale datée de juillet 2014, le coût de ses voies varie de 15,5 à 19 millions d'euros par kilomètre, sur des trajets pourtant guère avariés en ponts et tunnels. Une «miserie» en regard des 23 à 32 millions d'euros par kilomètre des dernières lignes TGV françaises, et des 24,5 à 35,5 millions d'euros de celles construites en Espagne. Ensuite, parce que leurs trains rivalisent bientôt en qualité avec ceux des Japonais, des Français ou des Allemands. «Ces industriels historiques de la grande vitesse aiment à faire valoir leur expérience bien supérieure à celle des Chinois», relève Arnaud Aymé. C'est vrai qu'ils ont débuté des décennies avant eux. Mais avec son gigantesque

réseau national et ses milliers de rames en circulation, la Chine emmagasine du savoir-faire dix fois plus vite que ses concurrents. En 2018 ou 2019, elle aura rattrapé son retard.

Réussite industrielle, la grande vitesse est devenue un enjeu crucial pour l'empire du Milieu. «Dans d'autres secteurs vitrines – la voiture, l'électricité, l'aérien, l'aérospatiale –, ses ingénieurs sont encore peu avancés», explique Jean-François Doulet. En revanche, ils font partie des rares acteurs capables d'innovations de rupture en matière de TGV. Ils ont pu, par exemple, en faire rouler à plus de 380 km/h.»

C'est l'un des seuls pays à pouvoir financer des projets TGV hors de prix

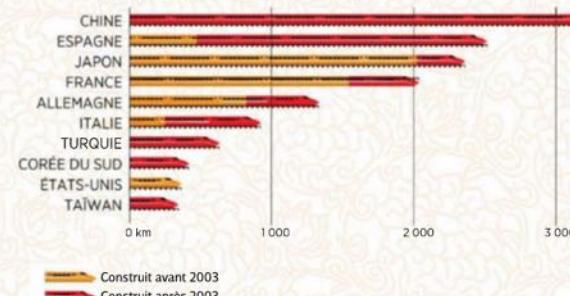
L'Etat pèse donc de tout son poids pour exporter cette technologie. Même si les entreprises qui y participent exercent des métiers bien distincts (construction des lignes, des gares, des rames, signalisation...) et qu'elles sont théoriquement indépendantes, il a encore la mainmise sur elles : il peut les regrouper sur des projets et les inciter à concourir aux appels d'offres qu'il choisit. «Ce n'est pas la "C" Chine", mais presque», sourit Jean-Pierre Cabestan, directeur du département de science politique de l'Université baptiste de Hongkong, et auteur d'une dizaine d'ouvrages de référence sur la politique étrangère de Pékin.

D'autant que ces champions du TGV bénéficient d'un atout maître : l'argent. La Chine est quasiment le seul pays à pouvoir avancer des fonds pour lancer ces projets d'envergure, et financer ensuite leurs différentes phases, qui s'étalement souvent sur des années, voire des décennies. «Les Chinois ont ainsi offert à l'Indonésie des facilités de crédit que leurs concurrents ne pouvaient lui accorder», rappelle Jean-François

La championne du monde

Selon une étude de l'International Union of Railways (UIC) publiée en septembre 2014, la Chine comptait, à cette date, 11 132 kilomètres de lignes TGV. Depuis, elle a étendu ce réseau à 19 000 kilomètres, soit presque 8 000 kilomètres supplémentaires en moins d'un an et demi !

Kilométrage des lignes où la vitesse des trains est supérieure à 200 km/h



L'ÉTAT PÈSE DE TOUT SON POIDS POUR VENDRE SON SAVOIR-FAIRE À L'ÉTRANGER

Doulet. Résultat, ils ont soufflé aux Japonais la construction de la ligne Jakarta-Bandung. Battre le nec plus ultra de la grande vitesse ferroviaire, qui plus est dans une zone qui a longtemps été la chasse gardée des Nippons, cela marque les esprits...»

Cette formidable machine commerciale «est effectivement une menace pour les opérateurs historiques», concède Arnaud Aymé. Mais rien ne dit que les Chinois rafleront tout. La preuve, leur premier coup d'éclat à l'export en Indonésie reste le seul. Ils n'ont, pour l'instant, que ces 160 kilomètres de voies TGV dans leur carnet de commandes. Ailleurs, il ne s'agit que de projets plus ou moins bien engagés. En Californie, la voie San Francisco-Sacramento-Los Angeles, que le gouverneur Arnold Schwarzenegger avait pourtant soutenu, est au point mort. Au Royaume-Uni, la proposition de construire une ligne qui relierait Londres à Birmingham, puis Manchester et Leeds, n'enthousiasme guère les parlementaires britanniques. Et celle qu'ils devraient établir d'ici à 2017 entre Athènes et Budapest, via Belgrade, en est à ses balbutiements.

Construire des voies ferrées à l'étranger est un outil diplomatique

«Le marché du TGV est très tendu, constate Jean-François Doulet. Les appels d'offres y sont rares, et les projets qui aboutissent encore plus.» Un rythme trop lent pour Pékin, qui a en tendance à multiplier les effets d'annonce sans pour autant réussir à les concrétiser. Jusqu'à ce qu'un événement dramatique grille cette mécanique bien huilée. Le 23 juillet 2011, deux TGV se télescopent sur la ligne Ningbo-Wenzhou, au sud de Shanghai. Bilan : 40 morts, des dizaines de blessés, de sérieux doutes sur la sécurité de cette voie construite à

la hâte, et une réorganisation totale des chemins de fer chinois. Exit le ministère qui les chapeautait (et son patron, Liu Zhijun, condamné à la prison à vie pour corruption), place à des sociétés un peu plus autonomes et davantage soucieuses de rentabilité que de publicité.

Depuis, le réseau intérieur chinois de la grande vitesse s'est refait une santé. Mais à l'étranger, Pékin ne met pas ses rails dans le même panier. Ses industriels tracent, érigent et équipent des milliers de kilomètres de voies en Asie, Afrique et Amérique latine. Mais il s'agit de lignes destinées, en majorité, au transport de marchandises. Elles permettent à l'Empire céleste d'accéder plus directement aux matières premières des pays. «Ces motivations sont réelles, mais elles n'expliquent pas tous ses projets en matière d'infrastructure», estime Jean-Pierre Cabestan. En construisant sur ces continents chemins de fer, ponts ou barrages, elle cherche à acquérir de l'influence.»

Car sur le terrain ferroviaire, business et diplomatie vont souvent de pair. Pour l'heure, l'empire du Milieu ne tire guère de profits matériels des lignes qu'elle pose au Nigeria, en Ethiopie ou au Pakistan. Mais elle mène une stratégie à long terme : elle mise sur des débouchés prometteurs, des pays en développement qui sont déjà des puissances régionales. «Les ambitions civilisationnelles ou géopolitiques affichées ne sont que des arguments de vente», souligne Jean-François Doulet. «Offrir» le train à ces pays a clairement une visée économique.» Tout comme le grand dessein de relier par rails l'Asie à l'Europe. Bref, ces «nouvelles routes de la soie», pour reprendre la terminologie de Pékin, n'ont pas d'autre but que celles que Marco Polo a décrites et parcourues au XIII^e siècle, mais en sens inverse. ■

ADRIEN GUILLEMINOT

LES HIGHLANDS EN «DELUXE CLASS»

Entre lande et lochs, le Royal Scotsman fait parcourir à quelques privilégiés l'une des plus belles voies ferrées du monde. Embarquement sur ce palace roulant.

PAR JEAN-CHRISTOPHE SERVANT (TEXTE) ET
OLIVIER TOURON/DIVERGENCE IMAGES (PHOTOS)

A mi-parcours, le train arpente sur 37 kilomètres la plaine désertique de Rannoch Moor. Les dépôts de tourbe y sont si épais que lors de sa construction, entre 1898 et 1894, la voie a dû être stabilisée par des milliers de tonnes de terre, de broussailles et de cendres.





UN EX-BRIGADIER EN TARTAN ACCUEILLE LES HÔTES À L'APÉRITIF

Kilt, sporran (sacoché), chaussures ghillies et spencer à boutons dorés : à l'heure du cocktail, Ian Gardiner, ancien officier du corps d'élite des Royal Marines et conférencier attitré du voyage, plonge les passagers dans l'ambiance des clans écossais.



A l'ouest de Fort Williams, le train longe le loch Eilt. Les pins sylvestres qui hérissent ses îles sont les descendants des premiers arbres apparus en Ecosse après l'ère glaciaire, 7 000 ans avant notre ère. Ils formaient alors une vaste forêt boréale.

LES ANCÊTRES DE CES PINS SONT NÉS VOICI 9 000 ANS

Par les fenêtres du Royal Scotsman, on aperçoit les ruisseaux qui serpentent dans la lande déserte de Rannoch Moor, les massifs d'ajoncs qui jaunissent de bonheur avec l'arrivée du printemps. Et encore les lochs qui miroitent sous le soleil couchant des Highlands, la chaîne des Grampians et son sommet, le Ben Nevis, repeints en blanc par une tardive chute de neige, les reliefs de l'île de Skye, qui surgissent dans un virage. Mais aussi une suite d'ouvrages d'art victoriens et de gares perdues, dont celle de Corrour, la plus éloignée du Royaume-Uni, à une quinzaine de kilomètres de la première départementale. Pas de doute : ceux qui aiment l'Ecosse prendront ce train.

Les 264 kilomètres de la West Highland Line, qui relient Glasgow au port de Mallaig via Fort William, sur la côte ouest de l'Ecosse, sont d'ailleurs régulièrement classés parmi les plus beaux parcours ferroviaires du monde. L'expérience s'avère d'autant plus mémorable lorsqu'en embrasse ces splendides panoramas à petite vitesse, calé dans

un fauteuil édouardien, un scone recouvert de clotted cream (crème caillé) sur l'assiette, depuis l'Observation Room de l'un des trains les plus prestigieux de la planète : le Belmond Royal Scotsman, fleuron d'un groupe éponyme d'hôtellerie de luxe qui se nommait autrefois Orient Express LTD.

Onze fois durant la belle saison, ce palace aux neuf wagons Pullman construits dans les années 1960 – dont deux abritent des restaurants, et cinq autres des cabines – embarque jusqu'à trente-six passagers fortunés pour un voyage de trois jours et demi à travers l'ouest écossais, avec nuits passées à l'arrêt sur des voies de garage perdues, et escales culturelles dans des sites d'exception. En début de mai 2015, les hôtes pri-

vilégiés de ce cinq-étoiles roulant font connaissance alors que les wagons aux sombres boiseries quittent Edimbourg pour remonter vers le nord-ouest. Excepté un couple d'Américains d'Atlanta, les convives sont « 100 % British », en majorité venus de Londres et de ses environs. Parmi eux, trois retraités, dont Isla, qui arbore des tenues acidulées et voyage six mois dans l'année, et Peter, ancien ingénieur dans l'aéronautique et grand amateur de voile (ndlr : discréction exigée, tous les noms de familles sont omis). Le reste de l'aréopage est composé de « couples d'urbains hyperactifs qui s'offrent une pause salutaire », révèle Michael Andrews, le directeur du train et de ses quinze membres d'équipage. « Ici, poursuit-il, ces hommes et femmes qui vivent au rythme effréné et ultraconnecté du monde des affaires profitent d'un luxe de plus en plus recherché : la lenteur. Notre train ne dépasse jamais les 50 kilomètres par heure, et Internet y est coupé de manière à ce l'on puisse décrocher de la frénésie ambiante et ne pas avoir la tentation de chatter à longueur de voyage ! »

Pour l'heure, les passagers réunis dans le wagon-restaurant n'ont aucune envie de surfer sur le web. Le grand chef écossais Mark Tamburini (41 ans, dont trois aux fourneaux du Royal Scotsman), leur a concocté un dîner à faire oublier

Deux sommets de ce voyage entre Edimbourg et le port de Mallaig : la dégustation des plus fins whiskies single malt (ci-dessous) et le franchissement du viaduc de Glenfinnan (à droite), le plus long pont en béton du pays (380 mètres), érigé en 1898.



CALÉ DANS UN FAUTEUIL ÉDOUARDIEN, ON SAVOURE LA LENTEUR DU VOYAGE

tous les cours de la Bourse. Au menu, entre autres, un extraordinaire filet de bar sur lit de fenouil sucré, arrosé d'un non moins remarquable sauvignon blanc néo-zélandais Mahi Marlborough, millésime 2013. Et une panna cotta à la vanille caressée de sirop de menthe servie au dessert, avec vue sur le soleil couchant qui baigne de sa lumière ambrée les quais vides de la gare de Bridge of Orchy. Cette bourgade ancrée au bord des eaux bleu cobalt du Glen Coe doit son nom au pont que construisirent en 1751 les troupes gouvernementales dans le cadre d'un vaste programme de routes

militaires destiné à faciliter la pacification définitive des clans rebelles des Highlands. Une résistance héroïque que célèbre Sandra MacBeth, l'une des artistes-interprètes qui divertissent l'assistance en cours de soirées.

Des cabines marquées, avec des lits douilletts dont on règle le chauffage

S'accompagnant d'une guitare, Sandra MacBeth chante aussi des morceaux traditionnels qui déclinent les différentes facettes de l'âme écossaise : peines de cœur, légendes, histoires de marins trop ivres pour rallier la côte...

Deux mondes cohabitent sur le Royal Scotsman. Celui des cabines marquées des passagers, avec lits douilletts, dont on règle le chauffage, et cabinets de toilette dotés comble du raffinement, d'une douche individuelle. Et celui des coulisses. Le personnel de bord, majoritairement trentenaire et logé à l'avant, manifeste pendant le service la réserve de mise à sa fonction. Mais les guides chargés d'initier les voyageurs au passé de l'Ecosse s'autorisent, une fois descendus à terre, un ton plus direct. En ce deuxième après-midi de notre périple, le train a passé Fort William, ***

*** capitale de la randonnée dans les Highlands et porte d'entrée aux stations de ski du Ben Nevis, et file vers Glenfinnan. Depuis le légendaire viaduc ferroviaire aux vingt et une arches immortalisé dans l'adaptation cinématographique de *Harry Potter et la Chambre des secrets*, on embrasse les eaux calmes du loch Shiel. A la pointe du lac glaciaire, le barbu Robert Hainig, 49 ans, boucle d'oreille et bob sur la tête, attend les passagers au pied du monument à la mémoire de Bonnie Prince Charlie, alias Charles Edouard Stuart, icône de la rébellion jacobite.

Avant de goûter au whisky, on récite une ode à la panse de brebis farcie

En 1745, trente-huit ans après la naissance du Royaume de Grande-Bretagne, le fameux prince, dernier espoir d'un retour de sa dynastie sur les trônes anglais et écossais, tenta de marcher vers Londres, avec le soutien de la couronne de France, et l'appui de certains clans des Highlands. Un an plus tard, sa cuisante défaite à la bataille de la lande de Culloden le força à prendre la fuite, avant son exfiltration vers le continent à bord d'un navire de sa majesté Louis XV. Marquée d'une pierre noire dans l'histoire de l'Écosse, l'année 1746 signa la fin de ses rêves d'indépendance et d'un mode de vie ancestral : interdit, désormais, de porter un plaid en tartan aux couleurs de son clan ou de jouer de la cornemuse. Soumises à une politique de déplacements de population appelée Highland Clearances, les hautes terres se vidèrent de leurs habitants. La petite aristocratie des clans, qui avaient jusqu'alors droit de vie et de mort sur les paysans, fut contrainte de laisser place aux éleveurs de moutons. «Pour nous, cette période marquée par la famine, les privations et l'émigration forcée équivaut à une véritable épuration ethnique», assène Robert Hainig face aux voyageurs anglais, un rien embarrassés.

Le nouveau dîner d'exception qui les attend à leur retour dans le Royal Scotsman leur fait vite oublier leur éventuelle mauvaise conscience. Sur les nappes immaculées, l'argenterie voisine avec un service de vaisselle aux armes du train : un griffon rouge crachant le feu. Plat de résistance : un filet d'Angus Beef d'Aberdeen (tous les produits viennent évidemment d'Écosse), accompagné d'un Graves 2009 du domaine Haut-Peyrous de Marc Darroze. Pour ce dernier repas, le dress code exige la robe



AU DÎNER, ROBES DE SOIRÉE ET SMOKINGS RECOMMANDÉS

de soirée pour les dames et, à minima, le costume trois pièces-nœud papillon pour les hommes (mais le smoking est recommandé). Le brigadier Ian Gardner, conférencier régulier du bord, arbore, quant à lui, son plus beau kilt. Ancien des Royal Marines, corps d'élite de l'armée britannique et fier de la Royal Navy, cet érudit et truculent sexagénaire anglais vivant à Edimbourg a couru les théâtres d'intervention pendant trente ans, de la guerre du Dhofar dans le sultanat d' Oman (1964-1976) à celle contre les Argentins aux Malouines (1982), aux côtés de ses «frères d'armes écossais»,

comme il les appelle. «Sur le front, on disait souvent en plaisantant qu'on ne savait jamais s'ils allaient reculer ou attaquer», explique-t-il. Mais une chose est sûre : quoiqu'ils fassent, ils étaient les plus rapides !

La nuit est tombée. La pluie aussi. Dans l'Observation Room, c'est l'heure, pour les derniers couche-tard, de délaisser les bouteilles de Lagavulin et de Laphroaig venues des distilleries de l'île d'Isle pour s'aventurer vers les terres inconnues des singles malt à tirage limité sélectionnés par la Scotch Malt Whisky Society, un club interna-

tional d'amateurs fondé à Edimbourg en 1983. Ces divins alcools d'une exceptionnelle rareté attirent les amateurs les plus exigeants. Après avoir récité l'*Ode au haggis*, célèbre hommage de Robert Burns, le grand poète écossais, à la panse de brebis farcie, Michael Andrews fait les présentations, non sans un certain lyrisme. Les étiquettes des bouteilles vertes sont déjà un voyage en elles-mêmes. Comme cette Oscillation of Light and Shade (Oscillation de la lumière et de l'ombre), un breuvage clair-obscur «tiré il y a dix-neuf ans d'un fût de Ledaig, avec un arôme de mangue, avant que le plaisir soit titillé par son goût de piment». Dans cette exotique traversée d'un monde de saveurs et de parfums inédits, on peut même tomber, assure Michael Andrews, sur des whiskies qui ont un nez de vieux wagon-lit froissé ! Leurs concurrents japonais, qui ont le vent en poupe, peuvent aller se rhabiller : l'eau-de-vie (*uisge beatha*, en gaélique) est bien écossaise. Et Sir Compton Mackenzie, prolifique écrivain, cofondateur en 1928 du Natio-

nal Party of Scotland, devenu depuis Scottish National Party, auteur en 1947 de l'emblématique *Whisky à gogo*, en est l'un des prophètes : «L'amour fait tourner le monde. Le whisky le fait tourner deux fois plus vite...»

Soudain, dans un halo rougeâtre, un puissant halètement déchire la lande plongée dans la nuit. Une hallucination due à un verre de trop de ce décoiffant Oban d'Argyll de 14 ans d'âge ? Non point. Comme jailli d'une faille spatio-temporelle, la vicielle locomotive à vapeur du Jacobite vient de croiser le Royal Scotsman, direction le nord et Fort William. Durant les beaux jours, ce train-musée permet aux touristes moins fortunés de parcourir une partie de la West Highland Line. L'espace d'un instant, dans un bruit métallique, deux univers se croisent, avant que le silence ne retombe sur l'une des plus belles voies de chemin de fer du monde. Une rencontre nocturne qui mérite un dernier toast : va pour un verre iodé d'*Incredibly Awesome*. Incroyablement fabuleux ! ■

JEAN-CHRISTOPHE SERVANT

REPÈRES

Trajet : Edimbourg-Glasgow-Mallaig (330 kilomètres) et retour. La West Highland Line (264 kilomètres) relie seulement Glasgow à Mallaig.

Durée : trois jours et demi.

Aux étapes : sortie au bord du Loch Morar, avec vue sur l'île de Skye, et visite de Mount Stuart, une maison victorienne de style gothique.

Prendre ce train : le Royal Scotsman effectue une quinzaine de voyages par an (à partir de 5 000 € par personne). Réservations : www.belmond.com.



DANS LA LÉGENDE DE L'AMÉRIQUE

Indissociable de la conquête de l'Ouest et de la ruée vers l'or, le train est une icône de la mythologie américaine. Retour sur son épopée.

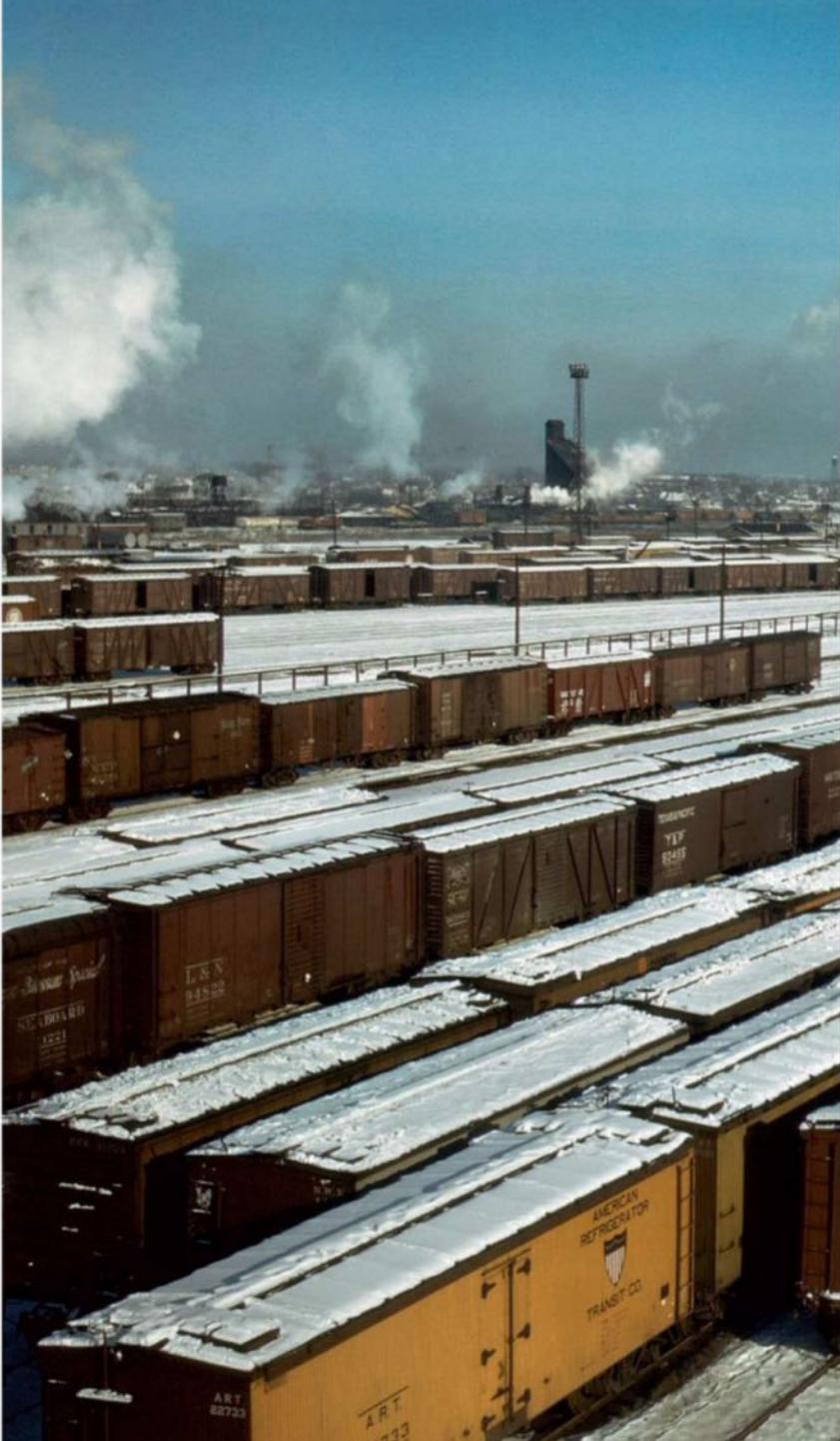
PAR JEAN-YVES DURAND (TEXTE) ET JACK DELANO/GRANGER COLL. NY/AURIMAGES (PHOTOS)

L'histoire des Etats-Unis, c'est aussi l'histoire de ses trains. En 1830, la première voie ferrée des USA était inaugurée entre Baltimore (Maryland) et Wheeling (Virginie-Occidentale). En 1869, la Pacific Railroad, la première ligne transcontinentale, était achevée grâce aux bénéfices engendrés par la ruée vers l'or de la Californie. Ses 3 000 kilomètres de voies entre Sacramento, la capitale de cet Etat, et Omaha, dans le Nebraska, unifiaient le pays. Car entre-temps, le chemin de fer avait été un enjeu et une arme stratégique de la guerre de Sécession (1861-1865), avec le transport des troupes et du matériel. Par la suite, l'Amérique bâtit sa puissance industrielle sur le transport ferroviaire. En 1916, son réseau de 409 000 kilomètres de rails était le plus vaste du monde.

Puis vinrent le krach de 1929 et la Grande Dépression. Durant une décennie, des milliers de vagabonds, les hobos, sillonnèrent alors le pays en quête d'emploi, voyageant clandestinement dans des trains de marchandises (voir p. 52). Et quand, en 1941, les USA entrèrent dans le second conflit mondial, le rail devint encore l'indispensable soutien de son effort de guerre. Le photographe Jack Delano documenta ce front intérieur sur la commande du gouvernement. Les quelque 2 500 clichés qu'il a réalisés de novembre 1942 à avril 1943 dans la région de Chicago, d'où GEO a tiré les images qui suivent, illustrent la dernière heure de gloire du train américain, dont l'avion et l'automobile allaient bientôt sonner le glas. Mais le «cheval de fer» était déjà entré dans la légende... ■

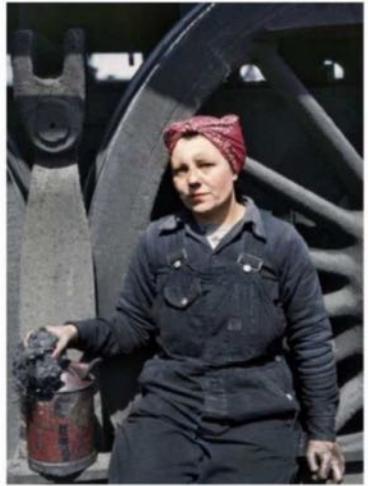
Jack Delano a photographié de nombreux agents des chemins de fer, tel, ici, le soudeur Mike Evans. Il réalisa ainsi un instantané de la société ouvrière dans l'Amérique des années 1940.





Dans la gare de triage de Proviso, à Chicago, en 1942, des convois de marchandises attendent leurs locomotives. Le site était géré par la Chicago and North Western Railway, dont le réseau desservait près de 10 000 kilomètres de voies dans le Midwest.

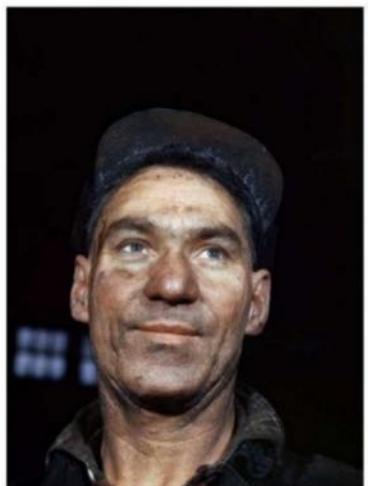




En 1943, Marcella Hart graissait les roues des motrices.



Le chaudiéron L. Logan usinait les chaudières à vapeur.



Roy Nelin s'occupait du conditionnement des marchandises.



Irene Bracker nettoyait les machineries des locomotives.



R. W. Mayberry, du haut de sa tour de contrôle, dirigeait les mouvements de trains dans la gare de triage de Melrose Park (Illinois).



Ce wagon de fret stationne en mai 1943 dans le dépôt central de Chicago. Les gratte-ciel illustrent la puissance industrielle de la ville qui était un important nœud ferroviaire entre l'est et l'ouest du continent.



Dans la rotonde de la North Western Railway, une locomotive montée sur un poste de levage s'apprête à subir la révision de ses essieux.



Des locomotives à vapeur se succèdent pour approvisionner leur tender en charbon. En 1942, il n'y avait ici que quelques motrices diesels.

Cet ouvrier s'affaire sur un fourgon appelé «cambuse», destiné aux bagages. Ce véhicule, doté d'un frein, était placé en queue de train. L'agent, installé dans sa vigie, pouvait immobiliser le convoi en cas de problème.





La ballade des vagabonds du rail

Ils s'appelaient les *hobos*. Pendant un siècle, ces ouvriers saisonniers ont sillonné les Etats-Unis en train par centaines de milliers. Clandestinement.

Movembre 1894. Une vingtaine de trimardeurs se cache dans un dépôt de chemin de fer de Winnipeg, la capitale de l'Etat du Manitoba. Mal vêtus, épuisés et affamés, ils projettent de monter en douce sur l'un des convois de marchandises qui arpentent la ligne transcontinentale du Canadian Pacific. Parmi ces pauvres héritiers, Jack London, alors à peine âgé de 18 ans, va devenir mondialement célèbre. Mais pour l'heure, le futur auteur de *L'Appel de la forêt* n'est qu'un *hobo*, un ouvrier itinérant, qui cherche à retourner chez lui, dans la cité californienne d'Oakland, via Vancouver et la côte ouest des Etats-Unis. Le jeune homme compte y parvenir en

voyageant clandestinement à bord du train. A condition de ne pas être arrêté, ou pire. Gare, en effet, aux «bouledogues», les agents de sûreté engagés par les compagnies ferroviaires, «qui ne sont pas à un assassinat près» !

Treize ans plus tard, Jack London décrira, dans un recueil de nouvelles intitulé *Les Vagabonds du rail*, les ruses auxquelles il dut recourir pour ne pas se faire pincer : se ruer vers la tête du train quand il ralentit, attendre que le garde-frein descende de son fourgon pour aller contrôler une plate-forme, bondir sur une autre alors que le convoi reprend de la vitesse, grimper sur le toit d'une voiture ou se glisser dessous pour s'allonger sur ses essieux... Et ainsi de suite, à chaque étape du trajet ! De la deuxième moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, une foule d'hommes – et parfois de femmes – va ainsi parcourir l'Amérique du Nord, en particulier les Etats-Unis. Le chercheur Nels Anderson – qui en fit partie – souligne, dès 1923, les racines économiques de ce phénomène dans son livre *Le Hobo, sociologie du sans-abri* (réédité chez Armand Colin). Dès les années 1870, ces chemineaux constituent une main-d'œuvre saisonnière qui participe à l'essor que connaissent les USA au lendemain de la guerre civile. Ils sont employés dans l'agriculture, le défrichage (leur nom viendrait du terme *hoe boy*, «manieur de houe»), les travaux forestiers, le débitage de la glace, la construction, et même les chemins ***

La Grande Dépression des années 1930 lança sur les voies ferrées un flot de migrants en quête d'emploi. Tel, ici, le boxeur Lou Ambers, futur champion du monde des poids légers en 1935.

CES HOBOS DEVENUS CÉLÉBRES



ROBERT MITCHUM
Très jeune, la future star d'Hollywood voyage en trimardeur. Ce qui lui vaut d'être arrêté en 1932 pour vagabondage à Savannah (Géorgie). Il n'a alors que 16 ans.



WOODY GUTHRIE
Durant la Grande Dépression des années 1930, le père de la protest song américaine se fait le chantre, le long des voies ferrées, de toutes les luttes sociales.



JACK DEMPSEY
Avant d'être champion du monde dans la catégorie poids lourds de 1919 à 1926, ce boxeur exerce son swing en parcourant les rails des USA dès l'âge de 16 ans.



JOHN LEE HOOKER
Dans les années 1930, l'inventeur du blues électrique multiplie les petits boulots le long des lignes, de son Mississippi natal à Memphis, Cincinnati et Detroit.

*** de fer ! L'été, ils s'échinent à l'ouest du pays. L'hiver, ils rejoignent les grandes villes de l'Est, notamment Chicago, plaque tournante du bassin industriel des Grands Lacs. La «cité des Vents» est aussi un gigantesque nœud ferroviaire qui leur permet, avec un peu d'astuce et de chance, de gagner n'importe quelle destination pour trouver un emploi. Inversement, quand le travail manque ailleurs, c'est en empruntant ce réseau qu'ils convergent vers la ville.

Dans les années 1910, ils sont plus d'un million à se croiser à Chicago

Les entreprises se servent de ces itinérants corvéables à merci comme d'une «variable d'ajustement» au gré des phases de croissance et de récession. Au début du XX^e siècle, leurs rangs se renforcent des émigrants venus du Vieux Continent. Les hobos utilisent alors la plus vaste toile ferroviaire du monde : 409 000 kilomètres, l'équivalent de toutes les lignes européennes réunies. Dans les années 1910, les autorités de Chicago estiment qu'environ 300 000 et 500 000 d'entre eux (environ 0,6 % de la population américaine) passent chaque année par leur ville, et que près de 700 000 y vivent en permanence. La cité abrite même un *hobohemian district* («quartier hobohème»), avec son «marché des esclaves» de West Madison Street, où des bureaux de placement procurent aux saisonniers un emploi parfois situé à des centaines de kilomètres. Pour une poignée de dollars, cette communauté constituée en majorité d'hommes célibataires peut s'y nourrir, se loger dans des hôtels mi-

des informations et des conseils dans un langage qui leur est propre : *jungle* désigne un campement de hobos, un *bone polisher* («ponceur d'os»), un chien méchant, une *bad road* («mauvaise route»), une ligne dont les gardiens sont particulièrement virulents... Le quotidien des vagabonds du rail est en effet lourd de dangers. Beaucoup, à force d'acrobates entre les wagons, finissent mutilés. Les sticks («bâtons») ont ainsi perdu une jambe, les *pegs* («pinces à linge»), un pied. Les ivrognes sont les plus vulnérables : les dévaliser, c'est «rouler un cadavre»... Car les chemineaux peuvent aussi être victimes de leurs congénères. Pour renseigner les «copains» sur les périls et donner des «bons plans», ils jalonnent leurs trajets de symboles et de signes qu'ils tracent à la craie ou au charbon sur le mobilier urbain. Un haut-de-forme et un chat dessinés près d'une propriété signifie, par exemple, que ses habitants sont accueillants. En revanche, un cercle barré de deux flèches prévient d'une zone à éviter. Cette communauté de migrants est même régie par un code éthique qu'une assemblée de leurs pairs a élaboré lors d'une convention tenue en 1889 à Saint-Louis (Missouri). La première de ses seize règles : «Décidez de votre propre vie, ne laissez personne vous commander.»

Quelques individus se mobilisent pour secourir cette population livrée à la misère et à la précarité. Parmi eux, James Eads How fonde en 1905 la International Brotherhood Welfare Association (IBWA), une sorte d'organisation humanitaire. Héritier d'une famille de

AVEC EUX, LE JAZZ, LE FOLK ET LE BLUES

teux et se divertir dans des bars interlopes ou des théâtres burlesques que fréquentent les effeuilleuses. Les plus prévoyants épargnent assez pour tenir tout l'hiver. Les autres se débrouillent entre colportage, mendicité et petits larcins. A moins qu'ils ne remettent le cap sur les rails. Pendant la grande crise des années 1930, ce sont plus de 2 millions de hobos en quête d'un travail, dont 250 000 adolescents, qui se déplacent ainsi à travers l'Amérique.

Ces trimardeurs organisent parfois des points d'accueil le long des voies ferrées. Là, ils s'entraident, échangent

Saint-Louis qui a fait fortune dans les chemins de fer, ce progressiste et fervent catholique partage, dès l'âge de 25 ans, la dure vie des trimardeurs. Le «millionnaire errant», comme on le surnomme, finance des journaux, tel que le *Hobo News*, et des «universités pour itinérants» dans plusieurs villes des Etats-Unis, dont, bien sûr, Chicago.

Ces établissements leur offrent gîte et couvert, mais aussi des cours du soir, essentiellement en hiver. Ils peuvent y étudier les sciences sociales, s'exercer à la prise de parole ou apprendre comment rechercher un emploi. En fait, il



George Cahan Collection/NYU Archives

Ces hobos furent photographiés

près d'une voie du Midwest dans les années 1920. Leurs campements improvisés servaient à échanger des informations sur les dangers encourus sur les lignes.

s'agit plutôt de forums publics animés par des professeurs attrités et des «orateurs de carrefour». Il n'est pas rare, ainsi, de voir dans un campement de chemineaux un agitateur se jucher sur une caisse pour les haranguer. Indissociable des crises économiques successives qui secouent les Etats-Unis, le «hobosisme» est en effet le vecteur de toutes les revendications. Anarchistes, socialistes ou communistes sillonnent en passagers clandestins les voies ferrées du pays pour prêcher la révolte. Comme le syndicaliste Joe Hill, devenu le héros des migrants du rail. Accusé de meurtre, il est fusillé en 1915 à la suite d'un procès inique, malgré des protestations internationales. Mais comme l'a analysé

hommage dans son roman *Des souris et des hommes* (1937). Des musiciens itinérants propagent aussi à travers le pays de nouveaux rythmes subversifs, tels le jazz de la Nouvelle-Orléans ou le blues des noirs du Mississippi. L'un d'eux, John Lee Hooker, compose un *Hobo Blues* en 1948. D'autres mêlent le folk et la country à des textes engagés, comme Pete Seeger et le guitariste poète Woody Guthrie : réunis au sein du groupe des Almanac Singers, ils écrivent de nombreuses chansons militantes pour soutenir les syndicats ouvriers dans les années 1940.

Ces artistes exaltent les aspirations et les valeurs des hobos : le rêve d'une vie meilleure, le rejet de la société de consommation, le refus des lois, la soif de liberté, le goût du voyage sans entrave... Au point de forger une mythologie moderne qui marque profondément l'imaginaire américain. Après la Seconde Guerre mondiale, de nouveaux vagabonds des grands espaces, qui se baptisent beatniks, délaisse le train pour le bus et l'auto-stop. Mais ce sont les mêmes désirs qui les animent et que

ONT CONQUIS TOUT LE PAYS

le sociologue Nels Anderson dans son livre, leur individualisme viscéral empêche ces nomades de créer des organisations collectives efficaces. Même leurs patrons temporaires ont du mal à leur imposer des règles.

Leur mode de vie est néanmoins à l'origine d'une véritable contre-culture. A l'instar de Jack London, plusieurs hobos vont devenir des écrivains célèbres. John Steinbeck, notamment, qui erra le long des rails au cours de la Grande Dépression des années 1930, les évoque dans son best-seller *Les Raisins de la colère* (1939) et leur rend

célèbre leur figure de proue, l'écrivain Jack Kerouac, dans ses romans : *Sur la route* (1958), qui raconte sa traversée des USA au rythme du jazz be-bop et des bouffées de marijuana, ou encore *ses Clochards célestes* (1958), en quête de bouddhisme. Au cours des deux décennies suivantes, les hippies reprennent leur flambeau, sur fond de libération sexuelle, d'opposition à la guerre du Vietnam, et de rock ou de folk électrifié. Bob Dylan (auteur de *Only a Hobo*), Tom Waits (créateur de *On the Nickel*) ou Arlo Guthrie (le fils de Woody) dédient leurs ballades à leurs aînés trimardeurs, et en 1969, Joan Baez chante *Joe Hill* sur la scène du festival de Woodstock. Tandis que les cinéastes rendent hommage aux hobos d'avant-guerre, tels Martin Scorsese dans son film *Bertha Boxcar* (1972) ou Terrence Malick dans *Les Moissons du ciel* (1978).

Aujourd'hui, des jeunes épis de liberté perpétuent leur mode de vie

A l'heure de la mondialisation et du tout virtuel, on pourra croire que cette épopée est tombée dans l'oubli. Il n'en est rien. Une nouvelle génération se tourne vers les voies ferrées, non plus par nécessité économique, mais par rejet des conventions, par désir d'aventure et de sensations fortes, et pour se rapprocher de la nature. Ces *train hoppers* («sauteurs de train») voyagent illégalement sur les convois de marchandises en risquant de se faire électrocuter, de chuter d'un wagon ou de heurter une infrastructure ferroviaire. En 2003, Mike Brodie, alors âgé de 18 ans, a décidé de les rejoindre. Pendant cinq ans, il a parcouru avec eux 80 000 kilomètres de voies ferrées à travers 46 Etats américains. Dans ses mains, un appareil photo, qui lui a valu le surnom de Polaroid Kid. Depuis, les quelque 7 000 clichés qu'il a réalisés ont fait le tour des galeries du monde entier. Sur ces images, ses compagnons, souvent très jeunes, ont plutôt l'air de punks, avec leurs tatouages et leurs cheveux rasés ou décolorés. Mais leur philosophie reste identique à celle de leurs prédecesseurs. La légende des vagabonds du rail n'est ainsi pas prête de s'éteindre. Comme le fredonne le chanteur Charlie Winston dans son tube de 2009 : «*Like a hobo from a broken home, nothing's gonna stop me*» («comme un hobo quittant une maison brisée, rien ne va m'arrêter»).

■ LÉO PAJON



Sur la ligne qui relie Hanoi, la capitale, et Lao Cai, à la frontière nord-ouest avec la Chine, le paysage est immuable. Mais les 294 kilomètres de voies ont été rénovés, car ils sont devenus vitaux pour les échanges entre les deux pays.



SUR LES VOIES DU RENOUVEAU

Notre reporter, une jeune Vietnamienne, a emprunté le «TGV» local. L'occasion de découvrir, entre rizières et buildings, un pays qui a changé de visage depuis l'ouverture économique en 1986.

LE HAI YEN, AVEC LAURENT PASSICOUSET (TEXTE)
ET BERTRAND RIEGER/HEMIS.FR (PHOTOS)





LE PETIT PEUPLE VOYAGE À LA DURE EN TÊTE DE CONVOI

Dans le train pour Lao Cai, ces usagers ont pris place dans un wagon de la classe « siège dur, non climatisé », la moins chère que proposent les chemins de fer du pays. Au-dessus des banquettes en bois, les pales des ventilateurs brassent un air à 40 °C.

La ligne de Lao Cai dessert Sapa, une ancienne station d'altitude coloniale des années 1920. Pour s'y rendre, les étrangers empruntent des voitures tout confort attelées en queue des trains, comme ici, celle du Victoria Express. Un must !

LES TOURISTES PROFITENT DU LUXE À L'ARRIÈRE





À BORD DE L'EXPRESS DE LA

On réserve son billet sur Internet mais, parfois, un buffle peut traverser la voie unique. Voyage pittoresque, du nord au sud, sur 1 726 kilomètres.

Six heures du matin. Dans le hall de Gare Ha Nôï, la gare de la capitale vietnamienne, la foule se presse sous la lumière blafarde des lampes à sodium. A l'extérieur, un flot de voitures et de motos converge vers l'édifice de style soviétique. Son bâtiment central fut rebâti en 1976, moins de quatre ans après le bombardement des B52 américains qui ravagea le quartier, notamment la rue Khâm-Thiên, tout près de la maison de mon enfance : 287 morts dans la seule nuit du 26 décembre 1972. Je n'avais, alors, que 3 ans. Les deux ailes de la gare, elles, dressent toujours leurs façades érigées en 1902.

A cette époque, la voie ferrée que je m'apprête à emprunter sur 1 726 kilomètres pour rallier Hô Chi Minh-Ville (l'ancienne Saigon) n'en était qu'à ses balbutiements. La ligne, appelée Trans-Indochinoise, fut tracée de 1899 à 1936 selon le credo de Paul Doumer, gouverneur général de la colonie française : «La civilisation suit la locomotive.» En 1954, elle fut coupée au niveau du 17^e parallèle en raison de la partition entre le Nord communiste et le Sud sous influence américaine. Après la chute de Saigon, en 1975, elle fut reconstruite dans sa totalité. L'année suivante, les trains, baptisés Thong Nhat («la Réunification») parcouraient à nouveau ses rails. Après l'ouverture économique de 1986, ils furent renommés Doi Moi («le Renouveau»), mais beaucoup d'entre nous continuent à les désigner de leur ancien patronyme.

Pour l'heure, je fais connaissance avec ma voisine. Viet Cuong, 23 ans, est «assistante de relation clientèle en ligne» chez Viettel, la compagnie de téléphonie mobile détenue par l'Armée ***



RÉUNIFICATION



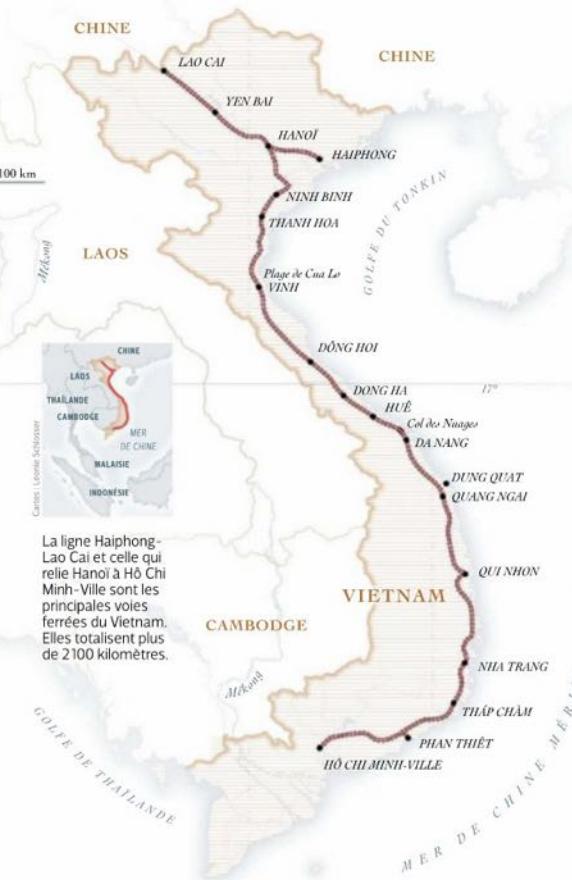
Dans la gare de Hanoï, des voyageurs prennent un verre avant de rejoindre leur wagon. Leur périple jusqu'à Hô Chi Minh-Ville va durer au moins trente-cinq heures.

REPÈRES

Classes : il y en a quatre, siège dur (banquette), siège mou (tel celui des bus), couchette dure et couchette molle (au matelas plus épais). Chacune est divisée en deux catégories : avec ou sans climatisation.

Liaisons : 4 fois/jour dans les deux sens entre Hanoï et Hô Chi Minh-Ville (51 € en siège mou) ; 13 fois/jour entre Hanoï et Sapa dans des voitures touristiques (150 € dans celles du Victoria Express, de 34 à 44 € dans celles des autres compagnies).

Réservations :
www.vietnamtrain.com



La ligne Haiphong-Lao Cai et celle qui relie Hanoi à Hô Chi Minh-Ville sont les principales voies ferrées du Vietnam. Elles totalisent plus de 2100 kilomètres.

*** populaire. Une fois par mois, elle prend le Thong Nhat pour visiter ses parents à Vinh, la capitale de la province du Nghe An, située à 319 kilomètres au sud de Hanoi. Elle gagne 5 millions de dongs par mois (200 euros) alors que l'Etat a fixé en 2015 le salaire minimum à 140 euros. Mais l'avion est encore trop cher pour elle, et le train plus sûr que les bus surchargés qui roulent à tombeau ouvert. Il en est de même pour les autres usagers, en majorité des jeunes provinciaux, seuls ou en couples, qui travaillent ou étudient dans la capitale. Ils font partie de la classe moyenne qui s'est formée depuis vingt ans : en une génération, le Vietnam est devenu un pays émergent, selon les critères des institutions financières internationales.

Comme je compte faire plusieurs haltes en route, j'ai renoncé aux compartiments à couchettes pour m'installer dans une voiture à «sièges mous», plus chers que les «sièges durs», mais plus confortables (lire l'encadré Rêpères). Mes compagnons de voyage emportent peu de bagages, limités à vingt kilos par personne. Il y a encore dix ans, leurs aînés transportaient, outre des quantités de nourriture, de l'électroménager, des meubles en bois et en plastique, des valises de médicaments «occidentaux» et «traditionnels». Soit des biens de consommation difficiles à se procurer en dehors des grandes villes. En ce temps, il fallait se frayer un chemin dans les allées encombrées de cartons. Surtout la nuit, quand les

passagers dormaient sur leurs volumineux colis ou à même le sol. Désormais, chacun a sa place numérotée.

Déjà, notre train quitte la gare. Il serpente à deux mètres des constructions qui poussent en toute anarchie dans le «grand Hanoi», dont la population était estimée à 7,7 millions d'habitants en 2015. Bientôt, nous pénétrons dans les rizières qui s'étendent à perte de vue. Premier arrêt à Ninh Binh, au kilomètre 115, en plein cœur de la «baie d'Along terrestre» et de sa forêt de pics en pains de sucre. Comme à chaque gare, des marchandes ambulantes armées de palanques nous proposent riz gluant, mangues et œufs couvés de cane (les poussins sont encore dans leur coquille). Avec succès, car le wagon-bar n'inspire pas confiance : dans ce *com bui* (restaurant-poussiére, en français), les fruits et la viande sont stockés à côté des poubelles, sur un sol jonché de détritus et de mégots !

A Vinh, la maison-musée d'une héroïne nationale côtoie un cinéma 3D

Près de quatre heures plus tard, voici Vinh. Cette cité et sa province sont connues pour avoir vu naître de nombreux leaders révolutionnaires. C'est à Hoang Tru, un village à l'ouest de Vinh, qu'est venu au monde, en 1890, Hô Chi Minh, «l'oncle» de tous les Vietnamiens. Dans la vieille ville, je visite la maison de la plus célèbre de ses compagnes de lutte, Nguyen Thi Minh Khai, fusillée par l'armée française en 1941. L'édifice est coincé entre des logements sociaux misérables, et un cinéma 3D flamboyant neuf qui vient d'ouvrir dans une villa coloniale rénovée.

En fin d'après-midi, je me rends sur la plage voisine de Cua Lo, que baigne le golfe du Tonkin. La dernière fois que j'y suis allée, en 2000, c'était un site vierge, au charme sauvage, à peine animé par quelques vendeuses de coquillages. Six ans plus tard, une multitude de guesthouses (maisons d'hôtes), d'hôtels, de restaurants, de karaokés et de salons de massage s'alignent sur le rivage. Les pistes de sable rouge qui menaient ici sont maintenant goudronnées. Les rizières et les champs de manioc ont cédé la place à des showrooms de voitures françaises et de motos sud-coréennes, à des boutiques qui vendent de la vodka et des smartphones. Située dans une région aride, surchauffée les quatre cinquièmes de l'année, Cua Lo est mal desservie par la compagnie



Les passages à niveau qui jalonnent la voie dans Hanoi provoquent des embouteillages (ci-contre). La gare, détruite par les Américains, a été reconstruite en 1976 (ci-dessous).



LA MAJORITÉ DES PASSAGERS APPARTIENT À LA NOUVELLE CLASSE MOYENNE

aérienne nationale. Aussi, malgré les efforts des responsables provinciaux pour promouvoir ce site comme une destination internationale, la clientèle touristique est avant tout locale, parfois hanoïenne, un peu russe, de plus en plus chinoise, très rarement européenne ou américaine.

Le lendemain matin, je prends l'express de «la Réunification» suivant. Direction le port de Da Nang, troisième ville du Vietnam (plus d'un million d'habitants en 2015), à mi-chemin entre Hanoi et Hô Chi Minh-Ville. Il me tarde d'admirer, depuis ma fenêtre, l'un des plus beaux paysages du pays, le col de Hai Van (col des Nuages), qui culmine à 496 mètres d'altitude au sud de l'ancienne cité impériale de Hué. Là, le train avance comme sur un fil, entre vagues et montagne, en surplomb du village de pêcheurs de Lang Co, d'une plage de sable blanc immaculé et d'un lagon bleu azur qui s'étire sur 11 kilomètres. Mais soudain, un choc provoque l'arrêt du convoi : la locomotive a heurté un jeune buffle. Quatre employés du bord s'escriment à dégager l'animal de la voie. La motrice est endommagée, il

faut en faire venir une autre de Da Nang, à une quarantaine de kilomètres plus au sud. Et vite, car la ligne est à voie unique : les trains y circulent en alternance depuis Hanoi et Hô Chi Minh-Ville. Résultat de l'incident : nous arrivons nous-mêmes à Da Nang avec deux heures et demie de retard !

De plus en plus de paysans s'exilent dans les cités pour devenir ouvriers

Après cette ville, nous traversons la province de Quang Ngai, l'une des plus déshéritées du littoral. Ici, les gens ont un accent quasi incompréhensible pour la Nordiste que je suis. C'est le Vietnam «profond», essentiellement agricole. Le niveau de vie s'améliore peu à peu depuis la dernière famine qui a sévi dans cette province à la fin des années 1980. Les vélocimoteurs ont succédé aux vélos, mais peu de voitures circulent dans Quang Ngai, sa capitale. La région est régulièrement victime des dérèglements climatiques, dans l'un des pays les plus affectés au monde par ce phénomène. Chaque année, ou presque, typhons et inondations emportent des rizières et des habitations. Si bien que

de plus en plus de paysans gagnent les villes pour s'y faire ouvriers. L'un de leurs principaux employeurs est la raffinerie de pétrole de Dung Quat, à 50 kilomètres au nord de Quang Ngai. «Grand frère» Tuan, un ancien riziculteur reconvertis en *xe om* (chauffeur de moto-taxi) dans cette ville, aimerait que son fils de 21 ans y soit employé. Pas si simple, me confie-t-il, car la corruption gangrène le nouveau Vietnam. Pour embaucher son rejeton, un chef de bureau lui demande 100 millions de dongs (un peu plus de 4 000 euros).

Le jeune homme pourra toujours lourser ses bras dans l'une des zones industrielles de la grande banlieue d'Hô Chi Minh-Ville, le dernier «paysage» qui se dévoile derrière les vitres du train de «la Réunification». Un défilé de centaines d'usines et de milliers de vélocimoteurs, propriétés de cette armée de travailleurs arrivés du nord et du centre du pays, souvent par la même voie ferrée. Ils sont devenus, chez les sous-traitants des multinationales asiatiques et occidentales, les soutiens du miracle économique vietnamien. ■

LE HAI YEN, AVEC LAURENT PASSCUSSET

L e S A K H A L I N E

EN SIBÉRIE,

Tourmentes de neige, avalanches,

LES TRAINS

vents violents, températures

N'ONT

glaciales... Sur cette île russe, les

PAS PEUR

trains circulent sept mois par an

DU FROID

dans des conditions extrêmes.

PAR VALÉRIE KUBIAK (TEXTE) ET ELENA CHERNYSHOVA (PHOTOS)

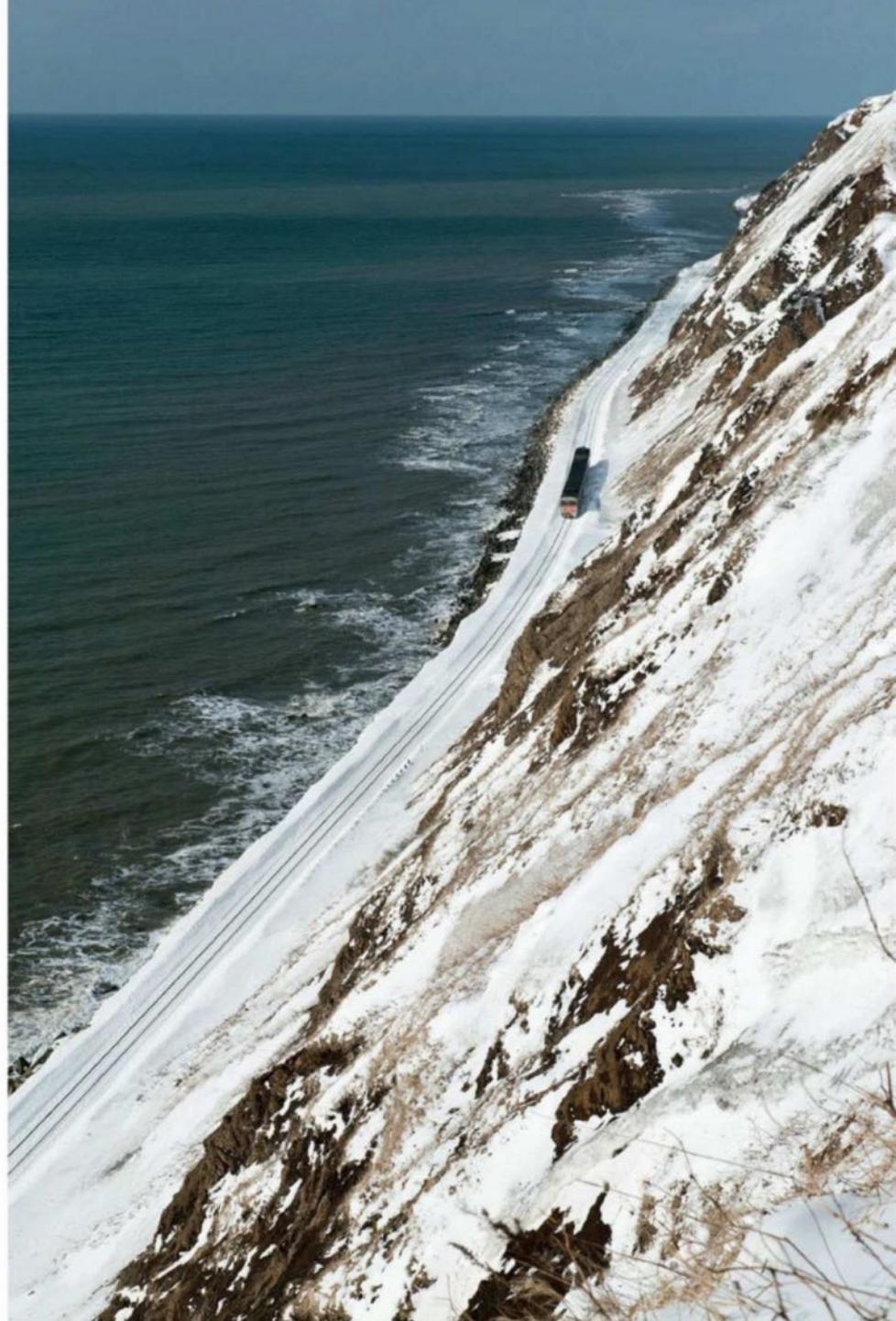
Tractant les wagons, une locomotive diesel munie d'un chasse-neige fraye sa route dans la tempête. Sur Sakhaline, il peut tomber en février jusqu'à 2 mètres de neige en une journée.





Après la chute de l'URSS en 1991, de nombreux sites industriels de l'île fermèrent, tel le chantier naval de Tchekhov, sur la côte sud-ouest (ci-dessous). Plus au sud encore, la voie ferrée qui reliait Kholmsk à la capitale Ioujno-Sakhalinsk fut abandonnée. Aujourd'hui, ses ponts achèvent de rouiller (ci-contre), et les trains qui desservent ces deux villes font un crochet par le nord, le long de la mer d'Okhotsk (à droite).

AUX TYPHONS S'AJOUTE LA DÉBÂCLE DU COMMUNISME





Chaque jour, des habitants de Tchekhov empruntent le train pour Kholmsk. Ils se rendent dans cette cité pour y travailler ou pour avoir accès à ses administrations et à son centre médical. En 2014, un violent coup de vent a fait dérailler deux wagons sur ce tronçon, faisant un mort et dix-sept blessés.

UN RÉSEAU VÉTUSTE ET DANGEREUX



MIS SOUS HAUTE SURVEILLANCE



Un train-ferry relie le réseau ferré du continent à celui de Sakhaline. À son arrivée à Kholmsk, les essieux sont changés pour qu'ils puissent rouler sur les voies plus étroites de l'île, posées par les Japonais à partir de 1906. En raison de l'ancienneté de ces lignes, la circulation est particulièrement contrôlée.



DEPUIS 1996, LE PÉTROLE
ET LE GAZ APPORTENT
À L'ÎLE UN NOUVEL ÉCLAT

Au sud de Sakhaline, l'usine de gaz naturel liquéfié de Korsakov, ouverte en 2009, brille de tous ses feux. Depuis vingt ans, l'île bénéficie aussi de la marine financière due à ses gisements off shore d'hydrocarbures.



Les convois ne s'arrêtent plus à l'usine de pâte à papier de Kholmsk (ci-contre), en ruine à la suite de l'arrêt de l'exploitation forestière sur l'île. Le port de la ville, lui, est en plein essor depuis que son train-ferry achemine le pétrole et le gaz de Sakhaline vers le continent (ci-dessous).

LE PAYSAGE PORTE ENCORE LES



STIGMATES DE L'ÈRE SOVIÉTIQUE



A Kholmsk, immeubles et écheveaux de câbles électriques rappellent l'ère communiste (ci-dessus). Comme à cette époque, les habitants arrondissent leurs fins de mois en ferrant les harengs sous la banquise (ci-contre). La pêche industrielle (thons, saumons, crabes...) est d'ailleurs la deuxième activité de l'île.



Secouée par les coups de boutoir du blizzard, la locomotive diesel dérape sur les rails enneigés qui longent la côte sud-ouest de Sakhaline. D'un côté, à moins d'un mètre du ballast, la falaise s'abîme dans les eaux grises du détroit de Tartarie qui sépare cette île russe de la Sibérie. De l'autre, des tonnes de poudreuse accrochées aux pentes abruptes de la montagne menacent d'engloutir la voie malgré les paravalanches en bois érigés pour les contenir. Emmitouflés dans leurs parkas fourrées, les passagers du train semblent indifférents à ces périls. Il est vrai que les habitants de Sakhaline sont habitués aux conditions extrêmes. Sept mois par an, les courants

Sale temps pour cet agent qui dirige un convoi entre Korsakov et Ioujno-Sakhalinsk ! Ses traits asiatiques montrent que nous sommes ici dans l'Extrême-Orient russe.

froids venus du Pacifique figent dans la glace la mer d'Okhotsk qui baigne l'île. En hiver, le mercure y descend à -48 °C dans certaines zones, les typhons l'enveloppent sous des monceaux de neige en automne, et des brouillards épais l'enviennent en été.

Au XIX^e siècle pourtant, la Russie des tsars et le pays du Soleil-Levant se disputaient cette contrée inhospitalière ancrée à mi-chemin entre leurs empires. En 1905, à l'issue de la guerre russo-japonaise, l'île de 948 kilomètres

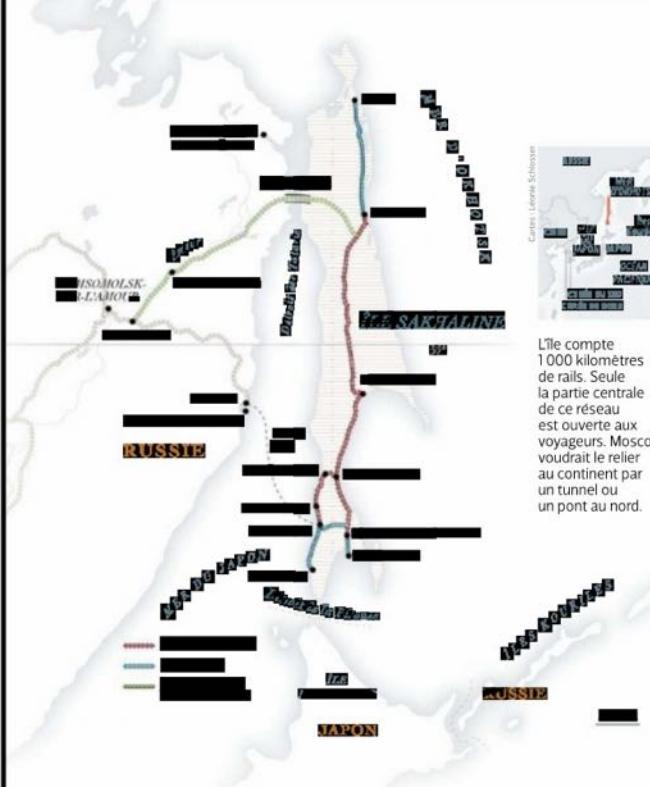


REPÈRES

Réseau : 1 000 kilomètres de voies sur trois lignes.

Pratique : des vols réguliers relient Moscou à Ioujno-Sakhalinsk. Prendre le train plutôt de mai à juillet, les mois les plus secs et les plus chauds (11 à 16 °C au nord, 17 à 22 °C au sud).

À lire : *Île de Sakhaline*, d'Anton Tchekhov (éd. Gallimard), où l'écrivain rend compte de l'enquête qu'il mena en 1890 sur le bagne qui y était établi. Une ville de l'île a été baptisée de son nom en sa mémoire.



doivent être changés pour les adapter à «l'écartement japonais» des rails sur Sakhaline. Jusqu'en 1994, les denrées étaient ensuite acheminées en train jusqu'à Ioujno-Sakhalinsk à travers les montagnes du sud de l'île. Ce seul tronçon de 30 kilomètres nécessita, dans les années 1920, la réalisation de ponts et de tunnels d'une longueur cumulée de 5 087 mètres. La légende veut que pour chacun de ses rails posés un homme trouvât la mort. «Cette voie était considérée comme la plus spectaculaire de toutes les lignes russes», souligne la photographe Elena Chernyskova qui a arpenté une partie du réseau insulaire. Mais la vétusté de ses ouvrages d'art la rendit de plus en plus dangereuse, et elle fut fermée. Désormais, pour rallier Ioujno-Sakhalinsk depuis Kholmsk, fret et voyageurs sont contraints à un détour par Ilyinskoye, situé à 178 kilomètres plus au nord.

Anciens rivaux, Russes et Japonais se réflechissent à une ligne commune

De fait, mieux vaut ne pas être trop pressé pour voyager en train sur Sakhaline. Le trajet de 613 kilomètres entre la «capitale» et Nogliki dure 14 h 37 min... quand tout va bien ! Car il faut compter avec les chutes de neige (jusqu'à 2 mètres en un jour !), les fréquentes avalanches, voire, parfois, des accidents. En novembre 2014, deux wagons de passagers soulevés par les bouserrasques de vent ont ainsi déraillé entre Tchekhov et Kholmsk. Bilan de cette catastrophe : un mort et dix-sept blessés.

Malgré ces aléas, ce réseau ferroviaire bientôt trouver un second souffle. En 2008, le président russe russe Dmitri Medvedev a annoncé une future liaison entre Nogliki et Komsomolsk-sur-l'Amour, une étape du BAM sur continent. Ce projet implique la création d'une nouvelle ligne de 580 kilomètres, et celle d'un tunnel ou d'un pont de 12 kilomètres de long pour franchir le détroit de Tartarie à cet endroit. Mais aussi la mise aux normes russes du réseau insulaire. L'élargissement de ses voies est en cours, et devrait être achevé en 2020. Par ailleurs, Russes et Japonais discutent de la construction, à plus long terme, d'un tunnel ou d'un pont entre le sud de Sakhaline et Hokkaido. L'île qui, durant un siècle, fut une pomme de discorde entre les deux pays rivaux, s'apprête ainsi à en devenir le trait d'union. Grâce au train.

VALÉRIE KUBIAK

LE MERCURE DESCEND ICI JUSQU'À -48 °C !

de long fut finalement divisée entre ces deux puissances. La partie située au nord du 50^e parallèle revint aux Russes, celle s'étendant au sud aux Japonais. Dès l'année suivante, ces derniers débutaient la construction d'une ligne de train entre Ioujno-Sakhalinsk, la «capitale», et Korsakov, port de départ vers Hokkaido, l'île la plus septentrionale de l'archipel nippon, distante d'à peine 30 kilomètres.

Au cours des décennies suivantes, ils étendirent leur réseau grâce à l'emploi massif de travailleurs forcés déportés de leur colonie de Corée. Si bien que lorsque les Soviétiques s'emparèrent de la totalité de l'île en 1945, ils héritèrent de 700 kilomètres de voies aux normes japonaises, c'est-à-dire d'un écartement de 1,067 mètre contre 1,520 sur le continent. Les Russes ne les prolongèrent au nord du 50^e parallèle qu'en 1979, jusqu'à Nogliki.

Six ans auparavant, ils avaient mis en service un train-ferry au départ de Vainio, sur le continent, afin de réduire l'isolement de l'île. Aujourd'hui, le navire approvisionne encore chaque jour son port de Kholmsk en marchandises via la ligne de chemin de fer Baïkal-Amour Magistrale (BAM). La traversée des 300 kilomètres du détroit de Tartarie dure douze heures. Mais à l'arrivée, les essieux des wagons embarqués



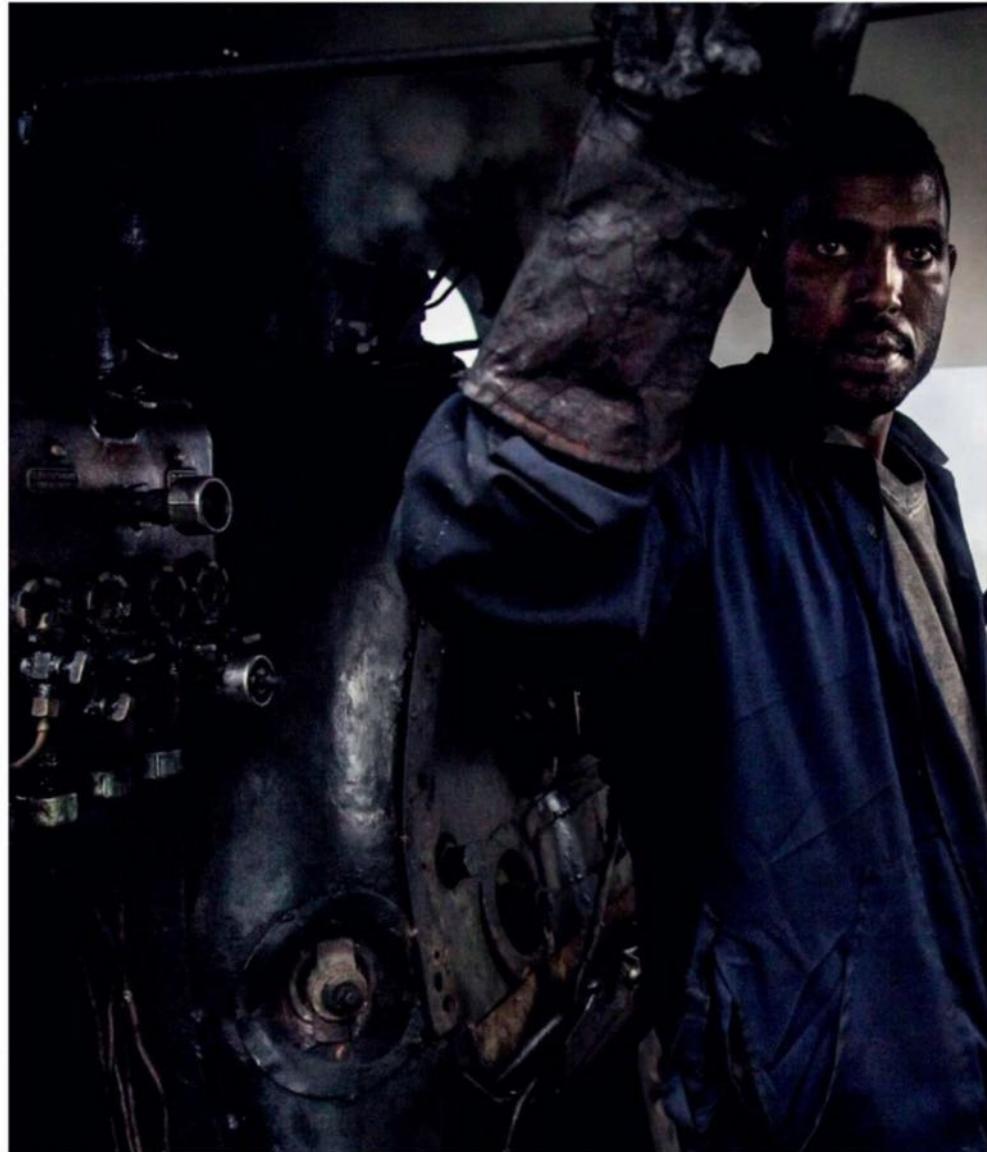
Au crépuscule, le convoi tracté par une vieille Mallet 442 quitte Asmara, la capitale de l'Erythrée. Destination : la cité de Massaoua, sur la côte ouest de la mer Rouge. La ligne a été construite par les colons italiens entre 1887 et 1911.

À PETITE VAPEUR VERS LA MER ROUGE

En 2015, des fans de trains ont traversé ce pays d'Afrique en plein chaos, dans des wagons tirés par une locomotive de 1938. Récit de leur odyssée.

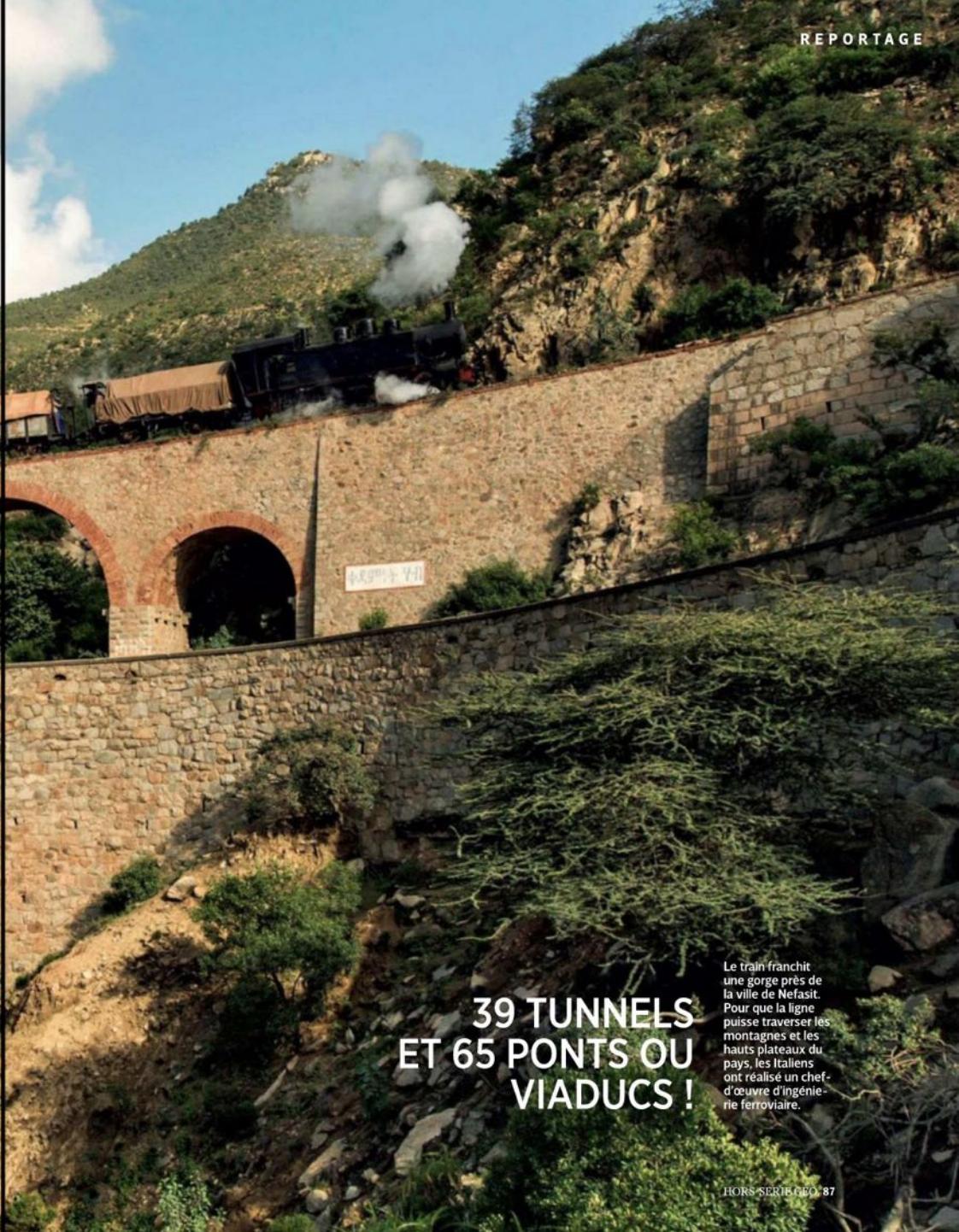
PAR THILO THIELKE (TEXTE)
ET KRISTOFFER FINN/LAIF/REA (PHOTOS)





ELLE NE ROULE QUE QUAND IL Y A DU CHARBON !

Deux mécaniciens conduisent la locomotive. Le pays manquant de charbon, celle-ci n'avait pas roulé depuis quatre ans. Si bien que pour la remettre en service, l'organisateur du voyage a dû en faire venir du Zimbabwe, distant de 4 000 kilomètres.



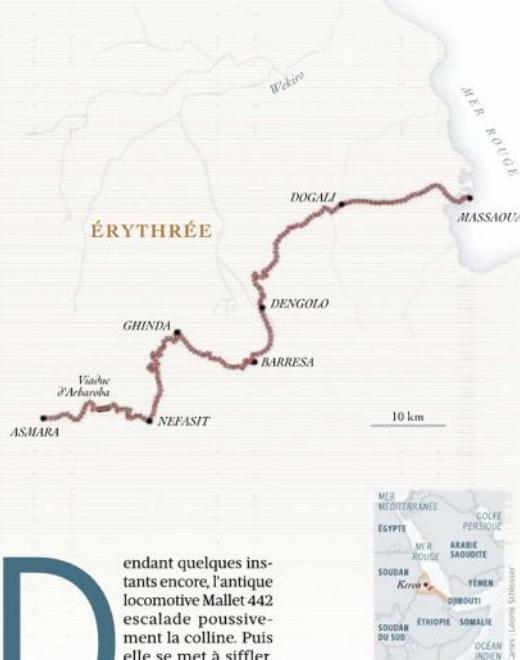
**39 TUNNELS
ET 65 PONTS OU
VIADUCS !**

Le train franchit une gorge près de la ville de Nefasit. Pour que la ligne puisse traverser les montagnes et les hauts plateaux du pays, les Italiens ont réalisé un chef-d'œuvre d'ingénierie ferroviaire.



A chaque halte, les voyageurs étrangers, si rares ici, suscitent la curiosité des habitants. Telles ces femmes arborant leurs écharpes et bijoux traditionnels : rien n'a bougé depuis des décennies dans ce pays soumis à une féroce dictature.

LE TEMPS S'EST
ARRÊTÉ AU
BORD DE LA VOIE

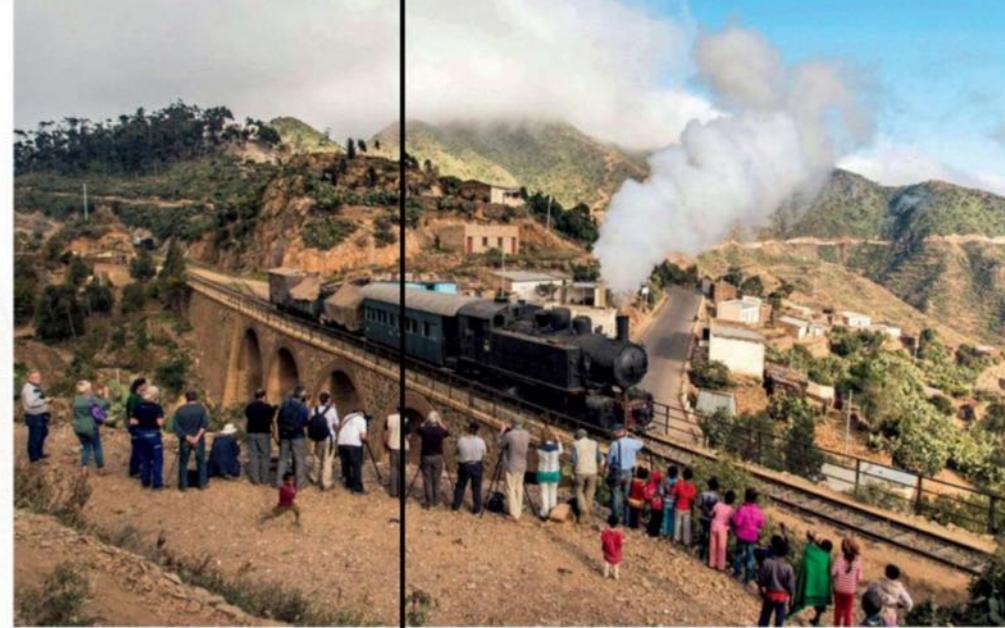


endant quelques instants encore, l'antique locomotive Mallet 442 escalade poussivement la colline. Puis elle se met à siffler, telle une vieille asthmatique. Halète, elle finit par s'immobiliser dans un nuage de vapeur, incapable de rouler plus loin. Notre parcours s'arrête là, lui aussi. Retour à la case départ, dans la gare d'Asmara, la capitale de l'Erythrée. A la mi-journée, le verdict tombe, sans appel : la machine souffre d'une fuite sur l'un de ses pistons...

Des pannes et des situations chaotiques, Bernd Seiler y est habitué. Depuis l'an 2000, ce quinquagénaire berlinois dirige l'agence allemande FarRail, spécialisée dans l'organisation de voyages en trains à vapeur. Aucun d'eux ne s'est déroulé sans encombre, mais, ici, le déroulé dépasse toute mesure. Seiler est furieux : il prépare ce périple depuis un an, et tout aurait dû être prêt à l'heure du départ, en ce mois de janvier 2015. Au lieu de quoi, les ouvriers de l'atelier ferroviaire d'Asmara n'ont commencé à réviser la Mallet 442 que deux jours auparavant. Résultat : les quarante wagons du train venus de toute l'Europe pour silloner le pays avec cette locomotive mythique n'ont d'autre choix que de regagner leurs hôtels en bus.

Le groupe qui s'est aventure dans cette région montagneuse de la Corne de

l'Afrique, entre le Soudan, l'Ethiopie et la République de Djibouti, forme une bande d'originale. Jan Methling, par exemple, porte autour du cou deux appareils photos hors de prix, suspendus à un support qu'il a lui-même conçu. Ce célibataire de 47 ans a appartenu à l'Armée nationale du peuple de l'ex-République démocratique allemande. Aujourd'hui, il travaille pour une compagnie de chemin de fer qui opère sur les bords de la mer Baltique. En 1989, il s'était rendu en Roumanie au volant de sa Trabant, et avait découvert les vieilles locomotives à vapeur qui y circulaient encore. Dès lors, la passion pour ces machines ne l'a jamais quitté. Elle l'a poussé vers la Chine, le Pakistan ou l'Argen-



La Mallet 442 prend la pose pour ses passagers sur le viaduc d'Arbaroba, érigé à 2 064 mètres d'altitude. Une locomotive à vapeur sur fond de montagnes : c'est pour faire de tels clichés que ces passionnés de trains sont venus en Erythrée.

Attention, convoi dangereux ! Comme n'a plus assez de puissance pour tracter des voitures de passagers, aujourd'hui trop lourdes pour elle, les touristes doivent voyager dans des wagons à bestiaux aux portes grandes ouvertes.



tine... et trois fois vers l'Erythrée. John Herbison, l'aîné de la troupe, est un professeur de physique à la retraite. Pas question, pour cet Ecossais de 75 ans, de rater cette virée en Afrique de l'Est, malgré la hernie discale qui le handicape. «Cela fait des années que je l'attends, confie-t-il. J'ai dû déjà y renoncer cinq fois : il n'y avait plus de charbon, les locomotives ne roulaient pas ou les voies ferrées étaient impraticables.» John a effectué sa première équipée à bord d'un train à vapeur en 1965. Depuis, il n'a pas cessé d'écumer les dictatures de ce monde, à la recherche des derniers «chevaux d'acier» : le Chili de Pinochet, les Philippines de Marcos, la Roumanie de Ceausescu, la RDA de Honecker, l'Irak de Saddam Hussein, le Cuba de Castro, le Zimbabwe de Mugabe... En tout, il affiche soixante escapades de ce genre au compteur.

Bernd Seiler reconnaît que son activité consiste bien souvent à proposer une tournée des Etats totalitaires aux amateurs d'anciennes locomotives. Car c'est surtout dans ces pays que l'on trouve encore. Et des dictatures à l'économie en déroute, lui et ses clients en connaissent un large éventail. Et l'Erythrée, en ce domaine, rivalise avec la Corée du Nord. Depuis son indépen-

CETTE LIGNE MYTHIQUE FAIT RÊVER TOUS LES AMOUREUX DES TRAINS

*** d'Asmara, perchée à 2 350 mètres d'altitude sur le plateau de Hamasen, arrivée à la ville portuaire de Massaoua, sur la rive ouest de la mer Rouge, soit un parcours de 118 kilomètres. Pour les amateurs de rails, cette voie unique et étroite (95 centimètres) est un chef-d'œuvre d'ingénierie ferroviaire. Les colonisateurs italiens débutèrent sa construction à partir de Massaoua en 1887. A l'époque, de nombreux experts jugèrent l'entreprise impossible. Mais les Italiens creusèrent à la dynamite trente-neuf tunnels dans la roche (le plus long de 320 mètres) et érigèrent soixante-cinq ponts et viaducs. Si bien que, lorsque la ligne arriva enfin à Asmara en 1911, l'événement fut sensation. Par la suite, elle fut prolongée jusqu'à Agordat, en 1928, puis jusqu'à Bishta, en 1932. La Ferrovie Eritree transportait alors 100 000 passagers par an sur ses 280 kilomètres de rails.

Trois ans plus tard, quand l'Italie envahit l'Ethiopie, Mussolini ordonna d'adapter la voie à un trafic plus lourd et plus soutenu afin d'acheminer ses troupes vers le front. Mais en 1941, les fascistes, vaincus, durent se retirer, et les Britanniques qui leur succédèrent démantelèrent la section entre Asmara et Bishta. Puis en 1953, l'Ethiopie annexa l'Erythrée. Elle s'empara ainsi du tronçon restant entre Asmara et Massaoua qui lui offrait un débouché sur la mer Rouge. En 1965, un demi-million de voyageurs et plus de 220 000 tonnes de fret circulaient sur cette ligne. Elle fut cependant mise hors service à mesure que les troubles liés à la guerre d'indépendance (1961-1993) s'intensifiaient. La guerre civile qui l'accompagna détruisit la voie ferrée et la majorité de son infrastructure, chaque camp utilisant les matériaux et équipements pour fortifier ses postes de combat.

La Mallet 442 a été fabriquée en 1938 par les Italiens, près de Gênes

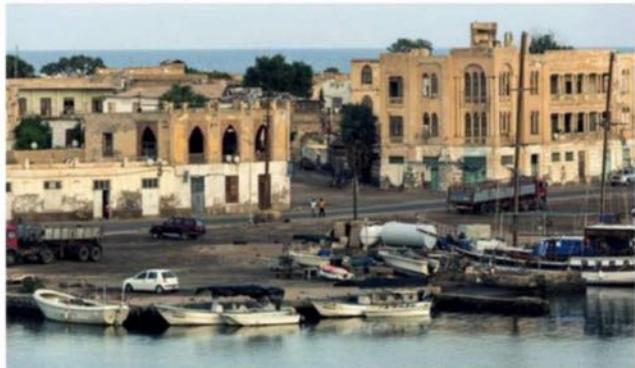
En 1994, Issayas Afeworki, le premier – et jusqu'ici le seul – président de la République « à parti unique » d'Erythrée, fit du rétablissement de la ligne une priorité nationale. Les travaux dureront huit ans, sans aucun recours à des prêts étrangers. En même temps, onze locomotives à vapeur qui avaient survécu aux conflits furent restaurées, et six autres reconstruites. Trois autorails Fiat Littorina, de style Art déco, et assemblés dans les années 1930, furent aussi remis à neuf pour reprendre du service. Mais aujourd'hui,

les Erythréens ne bénéficient pas de la ligne : elle sert uniquement au transport de touristes amoureux de vieilles machines. Telle « notre » Mallet 442, qui attend d'être réparée dans l'atelier d'Asmara. Elle porte le nom de l'ingénieur suisse Anatole Mallet, qui l'a conçue en 1884 pour parcourir des trajets montagneux particulièrement sinueux. Ce modèle-ci a été fabriqué en 1938 par la société italienne Ansaldo, alors installée près de Gênes. Il s'agit d'une machine de type Compound (la vapeur s'y dépend dans plusieurs cylindres en cascade), adaptée pour tracter de longs convois de marchandises. Seul hic, « notre » locomotive n'a pas circulé depuis des années : l'Erythrée manque tout simplement de charbon ! Le pays en est dépourvu, et le commerce avec les Etats voisins est quasiment au point mort.

Qu'à cela ne tienne : Bernd Seiler a acheté pour 30 000 euros de charbon

Le voyage comprend une excursion en bus jusqu'à la ville de Keren, située sur la voie désaffectée qui, jadis, prolongeait vers l'ouest la ligne entre Massaoua et Asmara. Elle porte le nom de l'ingénieur suisse Anatole Mallet, qui l'a conçue en 1884 pour parcourir des trajets montagneux particulièrement sinueux. Ce modèle-ci a été fabriqué en 1938 par la société italienne Ansaldo, alors installée près de Gênes. Il s'agit d'une machine de type Compound (la vapeur s'y dépend dans plusieurs cylindres en cascade), adaptée pour tracter de longs convois de marchandises. Seul hic, « notre » locomotive n'a pas circulé depuis des années : l'Erythrée manque tout simplement de charbon ! Le pays en est dépourvu, et le commerce avec les Etats voisins est quasiment au point mort.

La ligne se termine à la gare de Massaoua, au bord de la mer Rouge. Les quais de cette cité portuaire sont bordés d'un ensemble d'immeubles délabrés de style ottoman.



LA VOIE FERRÉE RELIE LES COLLINES DES BERGERS AUX RIVES DES PÊCHEURS



à un autre régime autocratique, le Zimbabwe. De là, le combustible a été acheminé vers l'océan Indien, puis embarqué au port saoudien de Djedda. « Une folie », concède le voyageur qui, malgré la centaine de périples ferroviaires qu'il a déjà organisés, se demande si celui-ci va pouvoir se poursuivre. Mais le lendemain, la Mallet 442 est bien dans la gare d'Asmara, prête à rouler. Ce miracle est l'œuvre du mécanicien Mesfin Kifle. Depuis notre retour forcé à Asmara, l'homme a démonté et remonté les pistons de la machine. Ses mains sont noires, tachées d'huile, et son bleu de travail maculé de suie. Son destin illustre l'histoire tragique de cette région de la Corne de l'Afrique. Il est né en Erythrée, de parents qui avaient émigré d'Erythrée quand ces deux Etats n'en formaient qu'un seul. Mais en 1998, après leur partition, un conflit frontalier éclata entre les deux voisins. Mesfin, comme bien d'autres « étrangers », fut alors déporté vers le pays de ses ancêtres. Il n'a jamais revu sa femme éthiopienne et leurs quatre enfants...

Pour l'heure, le mécanicien est le messie des quarante touristes européens. Ces derniers se livrent à un étrange ballet autour de la Mallet 442, en quête du meilleur angle de prise de vue. C'est presque avec regret qu'ils embarquent... dans trois wagons à bestiaux. Car la locomotive n'est plus assez puissante pour

tracter des voitures de passagers, désormais trop lourdes pour elle. Notre périple pour rejoindre la mer Rouge n'a rien d'un trajet ordinaire en train. Bernd Seiler fait fréquemment stopper le convoi pour permettre à ses protégés de gravir une hauteur afin de mieux saisir la locomotive dans leurs objectifs : à l'entrée ou à la sortie d'un tunnel, au passage d'un pont, sur fond de couche de soleil... Lors d'un arrêt, des bergers font monter leurs chèvres et leurs ânes dans l'un des wagons, uniquement pour leur fournir une scène à photographier. Obsédés par l'objet de leur désir, ces fous de locos semblent insensibles aux charmes du voyage, le balancement sur



REPÈRES

Trajet : Asmara-Massaoua (110 kilomètres).

Pour prendre ce train : nous conseillons de consulter régulièrement le site Internet de la société allemande FarRail (www.farrail.com, en anglais) qui organise les voyages sur cette ligne. En octobre 2015, Bernd Seiler, son directeur, a en effet annoncé que les Chemins de fer de l'Etat d'Erythrée lui avaient indiqué qu'ils n'étaient plus en mesure de faire circuler aucun train sur cette voie.

les rails, la tiédeur de la brise, l'odeur de la suie, la vapeur qui fuse dans l'air... Tout comme au paysage. Dans les montagnes qui précèdent la plaine côtière, le train se faufile pourtant à travers de pittoresques villages. Des hommes guident leurs chameaux sur des chemins caillouteux. De modestes huttes s'accrochent aux versants abrupts. Sur leur seuil, les habitants, accroupis, tuent le temps : rares sont les Erythréens qui ont du travail. Beaucoup regrettent même le règne d'Hailé Sélassié I^e, le dernier empereur d'Ethiopie, détroné en 1974. Huit locomotives circulaient alors régulièrement entre Asmara et Massaoua, et dans les voitures de première classe, les passagers buvaient du champagne. Mais aujourd'hui, notre parcours vers la mer Rouge s'arrête à mi-chemin, juste avant Ghinda : un éboulis de rochers bloque la voie ! Les aventureux du rail doivent monter dans des bus, et longer, en sens inverse, le chemin de fer. Leur voyage se termine comme il a commencé...

Dans la gare abandonnée de Massaoua, un lit et un poster de Michael Jackson

A Massaoua, là où ils auraient dû arriver, Ata Seed Hussen, 65 ans, scrute l'horizon sur une chaise en plastique déformée. Il y a cinq ans, ce conducteur de locomotive s'est installé avec sa famille dans la petite gare désaffectée de la cité portuaire. Dans la pièce de l'ancien guichet, il a aménagé une chambre à coucher pour lui et sa femme, avec une table, un lit et, au mur, un poster défraîchi de Michael Jackson. Leurs sept enfants se partagent la salle d'attente, mais la plupart du temps, ils jouent sur le jeu aux dames ou aux échecs, avec des capsules de bouteilles de bière. La dernière locomotive à vapeur est passée ici voilà quatre ans. Quant Hussen a su qu'un nouveau train bourré de touristes étrangers allait enfin venir, il n'a pas hésité. Il a parcouru des kilomètres pour contrôler les boulons, le ballast et les traverses de la voie. Une fois les rails révisés, il s'est préparé à la visite. Il a mis sa plus belle chemise blanche et son pantalon en tissu, et s'est entraîné à prononcer des paroles de bienvenue. Cela devait être une journée de fête. Ata Seed a attendu le train et ses passagers pendant trois jours. Puis il a renoncé. ■

THILO THIELKE

Ce texte est l'adaptation d'un article paru dans l'hebdomadaire allemand Stern, le 29 janvier 2015. La traduction est de Laurence Le Vén.

QUELS BOULIDES POUR DEMAIN ?

Les verrons-nous, un jour, filer à mach 1 ou suspendus à des rails aériens ? Les trains continuent de stimuler l'imagination des ingénieurs. Panorama des projets les plus audacieux.

PAR VOLKER SAUX (TEXTE)



HYPERLOOP

Les Etats-Unis en supersonique

Des capsules en levitation propulsées à 1000 km/h dans des tubes à basse pression : c'est ainsi que l'entrepreneur californien Elon Musk voit Los Angeles en 2020. Bien que contesté par de nombreux experts, ce mode de transport pourrait, comme l'a annoncé son promoteur en mars 2016, voir le jour en Slovaquie.

ZEFIRO 380

Un Bombardier qui cible Pékin

Ce train à grande vitesse du Canadien Bombardier est dédié au réseau chinois. Le premier exemplaire, rebaptisé CRH380D, a été livré en 2015, et fait des pointes à 380 km/h : la vitesse maximale pour un véhicule commercial sur rails.



TGV DU FUTUR

Stop à la course aux records

Moins rapide (entre 200 et 300 km/h), 35 % moins énergivore, un coût par passager réduit de 30 %, une capacité portée à 750 sièges (contre 500) : tel est le nouveau TGV que le constructeur français Alstom veut réaliser d'ici à 2019.



GARE VERTICALE

Des quais de haute voltige

Les designers britanniques Christopher Christofi et Lucas Mazarrasa ont dessiné cette station aérienne à l'occasion d'un concours de gratte-ciel. Elle permettrait de gagner de la place au sol dans les cités du futur. Les voitures seraient dotées de sièges pivotants, comme dans une grande roue.





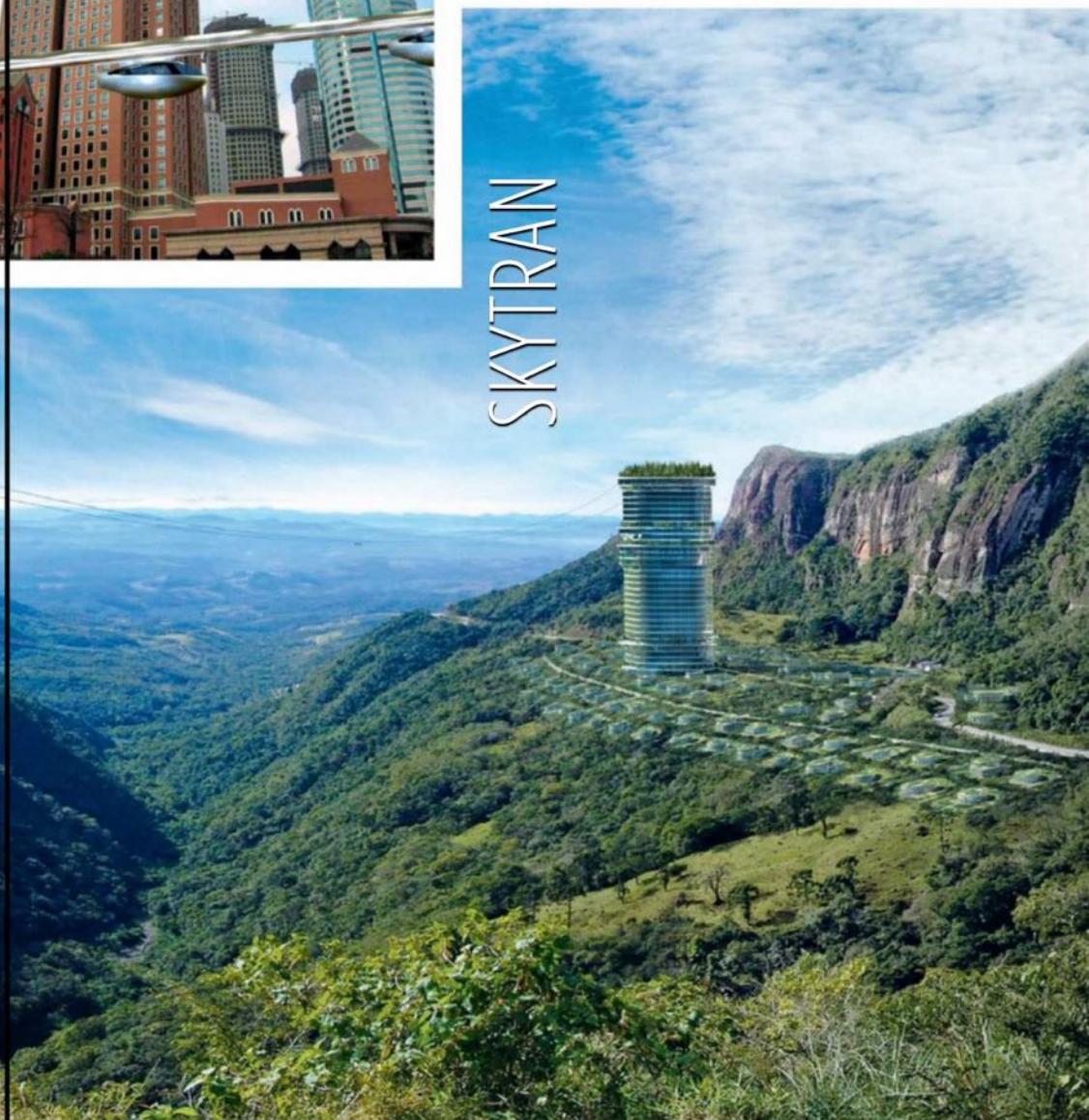
STRING RAIL

Mi-téléphérique, mi-tram des airs

Ces projets sont le fruit de l'imagination d'ingénieurs. Les Californiens de SkyTran ont conçu un «train» constitué de capsules propulsées sous un rail par sustentation magnétique (en médallion). Le Russe Anatoly Unitsky, lui, rêve de son String Rail, des «navettes sur rails suspendus» qui relèveraient les immeubles.



SKYTRAN



VERS LA FIN D'UN SPRINT EFFRÉNÉ

Sur rails ou lévitant à quelques centimètres du

sol, les trains frôlent aujourd'hui 600 km/h.

Mais la maîtrise des coûts est devenue prioritaire.

En 2013, Clive Lamming publiait aux éditions Ipanema un ouvrage fascinant : 50 histoires de trains extraordinaires et fantastiques. Cet historien français des chemins de fer y présentait des projets extravagants qui n'ont jamais vu le jour. Tel «l'as-censeur à wagons» que dessina en 1878 l'ingénieur Félix Léon Edoux pour faire franchir les montagnes aux convois. Ou «l'obus volant» à travers des anneaux d'électroaimants qu'imagina Emile Bachelet en 1914. «Pourtant, s'amusait l'auteur du livre, le TGV d'aujourd'hui roule toujours sur des voies dont l'écartement a été fixé en 1830, lors de l'ouverture de la ligne Liverpool-Manchester !» Et de conclure : «Il y a énormément de fantasmes sur le train, beaucoup de pistes qui n'aboutissent jamais...» Est-il pour autant interdit de rêver ? Non, car les marges de progrès sont encore importantes. Des spécialistes continuent, par ailleurs, à plancher sur des technologies alternatives. Enfin, il existe toujours des «savants fous» dans le ferroviaire : certains voudraient même nous faire voyager en train dans l'espace ! Pour y voir plus clair, voici les diverses pistes actuellement explorées.

LE TGV : PLUS RAPIDE OU PLUS ÉCONOME ?

Le 3 avril 2007, une rame spéciale de TGV atteignait les 574,8 km/h. Un record absolu pour un train «conventionnel» (monté sur rails), et l'apogée d'une course à la vitesse qui sous-tend depuis

deux siècles l'histoire ferroviaire. En 1829, la locomotive à vapeur Rocket conçue par George et Robert Stephenson épatait l'Angleterre avec une pointe à près de 50 km/h. Aujourd'hui, les trains capables de dépasser 300 km/h n'ont plus rien de surprenant en France, en Allemagne, en Italie et en Chine (en attendant la Turquie, la Russie, ou les Etats-Unis). Alors, quelle sera la prochaine étape ? Les vaches regarderont-elles un jour passer des bolides deux fois plus rapides ? Rien n'est moins sûr, car l'obession du «toujours plus vite» pourrait bien être désormais dépassée.

«Le record de 2007 nous a permis de réaliser des tests et de pousser le matériel à ses limites», explique Jean-Marc Tessier, vice-président en charge du «volé grande vitesse» chez Alstom, concepteur du TGV. En progressant encore, un train d'essai sur rails pourrait rouler aux alentours de 600 km/h, voire un peu plus. Mais on se place, ici, sur un plan purement technique. En réalité, pour savoir ce que seront les chemins de fer de

Maglev Il flotte sur des coussins d'air

En 2015, ce prototype a battu le record absolu de vitesse pour un train. Sauf qu'il ne roule pas sur des rails, mais «survolé» la voie dans une tranchée grâce à la sustentation magnétique. Le Japon est le seul pays à miser sur cette technologie.

JAPON



demain, il faut aussi raisonner en termes économiques. Il existe une vitesse optimale qui dépend de la distance entre les villes, du prix que sont prêts à payer les passagers, du coût des infrastructures et de l'énergie consommée. En France, elle se situe aujourd'hui à 320 km/h. En Allemagne, elle est inférieure, car les villes sont plus rapprochées. Ailleurs, les distances sont plus grandes, mais l'avion redevient alors un mode de transport plus adapté, d'autant qu'il se passe d'installations le long du trajet.» Autrement dit rouler à 600 km/h est envisageable, mais au prix d'énormes investissements pour un gain de temps assez minime sur des distances courtes ou moyennes. «Peut-être verrons-nous des trains de voyageurs approcher les 400 km/h, estime l'historien Clive Lamming. Cela me semble être la limite réaliste.» Nous n'en sommes pas loin : les engins commerciaux les plus rapides (l'AGV français, le Zefiro 380 canadien, le Velaro allemand, le CRH 380 chinois...) affichent aujourd'hui des pointes de 360 à 380 km/h.

«Il faut arrêter de considérer que le progrès ne résiderait que dans le gain de rapidité», renchérit Yves Crozet, chercheur au Laboratoire aménagement économie transports (LAET) de Lyon. L'un des grands défis des constructeurs réside dans la maîtrise de la dépense en électricité. En Allemagne, les ICE 4 de nouvelle génération, qui entrent en circulation en 2017, perdront en vitesse de pointe (250 km/h au lieu des 320 km/h de l'ICE 3) ce qu'ils gagneront en frugalité (20 % d'énergie en moins par passager). En France, en 2015, Als-

EUROPE



G. BOURGEOIS / L'EST REPUBLICAIN

Un nouvel atout sous la Manche

Dérivé de l'automotrice Velaro de l'Allemand Siemens, l'Eurostar e320 transportera 900 passagers (20 % de plus qu'aujourd'hui) entre le continent et le Royaume-Uni. Les premières de ses dix-sept rames sont entrées en service dès la fin 2015.

tom s'est associé avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) pour fonder l'entreprise SpeedInnov, destinée à créer un TGV 35 % moins énergivore. «Plusieurs éléments permettent d'y parvenir, détaille Jean-Marc Tessier : l'aérodynamisme, le système de propulsion, le poids et les matériaux. Mais aussi la gestion intelligente de la consommation d'énergie à bord du train. S'il est occupé aux deux tiers, par exemple, est-il nécessaire de climatiser toutes ses voitures ?» D'autres innovations visant à restreindre au mieux les déperditions existent déjà sur certains modèles, tels que la récupération d'énergie au freinage, ou le pilotage électronique des moteurs. Les ingénieurs travaillent par ailleurs à diminuer l'impact sonore des convois, à accroître leur sécurité et à améliorer leurs aménagements intérieurs... «Tout se passe comme pour les autos, conclut Clive Lamming. Elles ont cessé d'aller plus vite, mais elles consomment moins, sont plus sûres et plus confortables.»

LE MAGLEV : PLUS PUISSANT MAIS TROP ONÉREUX

Qu'est-ce qui freine l'avancée d'un train ? Le frottement des roues sur les rails ! A plusieurs reprises, des ingénieurs ont tenté de les en affranchir en faisant «flotter» les voitures au-dessus de la ***



A. GOLINI / PAP / AFP

TGV V150

Le plus rapide sur voie ferrée

Le 3 avril 2007, cette rame expérimentale (conçue en partie avec des éléments de l'AGV, l'automotrice à grande vitesse d'Alstom), a battu le record du monde de vitesse sur rails. Elle le détient encore à ce jour.



FRANCE

*** voie. En France, on se rappelle de l'aventure de l'aérotrain, posé sur coussins d'air, qui dépassa les 400 km/h dans les années 1960 avant d'être supplanté par le TGV. Au Japon, on planche depuis cinquante ans sur le train «à sustentation magnétique». L'engin circule à l'intérieur d'une sorte de tranchée. Des aimants supraconducteurs (capables de créer un champ magnétique très puissant) placés sur les bogies (les supports des essieux), et des bobines de métal disposées le long de la voie les soulèvent de quelques centimètres et assurent sa propulsion. Le 21 avril 2015, les Nippons ont réussi un coup redoutissante : à l'ouest de Tokyo, un prototype de train Maglev (Magnetic Levitation) a dépassé pour la première fois la vitesse de 600 km/h. Fort de ce record, la Central Japan Railway Company veut ouvrir, en 2027, une ligne de passagers qui réduira à quarante minutes le trajet de 286 kilomètres entre Tokyo et Nagoya. Elle serait prolongée d'ici à 2045 jusqu'à Osaka, qui se situerait alors à une heure et sept minutes de la capitale, contre plus de deux heures avec le Shinkansen, l'actuel «TGV» japonais. L'archipel semble miser sur cette technologie : en avril 2015, son premier ministre, Shinzo Abe, en a fait la promotion auprès de Barack Obama, dans l'espérance de construire une ligne entre New York et Washington...

Mais le Maglev a-t-il vraiment un avenir ailleurs ? Outre-Rhin, il appartient déjà au passé, rappelle Clive Lamming : «A partir de 1969, l'Allemagne a développé un engin similaire baptisé Transrapid. Il fut abandonné en 2008, et sa ligne d'essai fermée.» La faute à un accident lors d'un essai, en 2006, qui coûta la vie à 23 de ses occupants. Mais aussi au modèle économique incertain de

cette technologie, qui n'a connu, pour l'instant, qu'une application concrète en Chine : la voie de 30 kilomètres qui relie Shanghai à son aéroport (avec des pointes à 431 km/h, tout de même). «D'autres projets ont été stoppés, comme une ligne pour l'aéroport de Munich, des liaisons Shanghai-Pékin et Berlin-Hambourg», précise Clive Lamming. Parmi les causes de ces arrêts : le coût très élevé de l'infrastructure (42,5 milliards d'euros pour la ligne Tokyo-Nagoya), soit 148 millions par kilomètre, près de 10 fois le prix d'une ligne TGV ! et la consommation importante d'énergie, pour une capacité en passagers bien moindre qu'un train classique. Reste à savoir si les ingénieurs japonais sauront également réaliser des percées décisives dans ces domaines...

L'HYPERLOOP : LE DERNIER TUBE AMÉRICAIN

Quand l'entrepreneur californien Elon Musk, l'inventeur des voitures électriques Tesla et des fusées cargo SpaceX, s'intéresse à une technologie, cela fait grand bruit. En 2013, la star de la Silicon Valley publia un document de 60 pages sur un nouveau moyen de transport, l'Hyperloop. Soit un train sur coussins d'air propulsé à l'aide d'electroaimants à l'intérieur d'un tube à basse pression, lui-même perché sur des pylônes à quelques mètres au-dessus du sol. Les voyageurs seraient installés dans des capsules d'une trentaine de sièges, et dotées de grands ventilateurs qui aéraient l'air à l'avant pour le rejeter à l'arrière. En l'absence de rails, et dans une atmosphère quasi sous vide, le module rencontrera très peu de résistance, et pourrait filer à plus de 1 000 km/h !

frecciarossa

La flèche rouge est aussi verte

Dérivé du Zefiro canadien, le Frecciarossa 1000 roule depuis 2015 entre Milan et Rome. Ce train à grande vitesse est le premier à avoir obtenu la certification d'impact environnemental (faible émission de CO₂, matériaux recyclables à 100 %).

ITALIE

DANS LES CARTONS, DES RAMES EN FORME D'AVION OU DE FUSÉE

misé. Le concept est aussi mis en avant depuis les années 1990 par la société américaine Evacuated Tube Transport Technologies (ET3), qui pourrait avoir inspiré Elon Musk. Ce «train en tube» alimente les fantasmes les plus fous : certains rêvent déjà de tunnels transcontinentaux où l'on circulerait à plusieurs milliers de kilomètres par heure...

L'Hyperloop verra-t-il le jour ? Pour Elon Musk, le système a toutes les qualités : ultrarapide, très sûr, peu cher à la construction, économique à l'usage (des panneaux solaires seraient posés sur le tube, et les capsules généreraient de l'énergie lors du freinage). Mais de nombreux observateurs restent sceptiques. A l'image d'Yves Crozet, qui énumère les obstacles : «Le faible coût de l'infrastructure, 6 milliards de dollars pour la ligne Los Angeles-San Francisco, est illusoire. Les besoins en énergie pour mettre le tube sous basse pression et y propulser une capsule à 1 000 km/h, seront énormes. Toutefois, le débit est ridicule. Il ne sera pas possible d'envoyer des en-

gins toutes les trente secondes [ce qu'Elon Musk prévoit], car il faudra respecter la distance de freinage, alors que deux trains à grande vitesse peuvent se suivre à quelques minutes d'intervalle avec mille passagers à bord. Technique, l'Hyperloop fonctionnera. Mais il ne sera pas implanté, ou il ne profitera qu'à une minorité de passagers fortunés, comme le Concorde.»

Il n'empêche : le 10 mars 2016, la compagnie Transportation Technologies a annoncé avoir signé avec le gouvernement de Slovaquie «un accord pour la construction d'un système Hyperloop local, dans la perspective de créer de futures liaisons entre Bratislava, la capitale slovaque, Vienne, en Autriche, et Budapest, en Hongrie.» Pourquoi ce pays ? Parce qu'il est «un leader technologique dans l'automobile, la science des matériaux et les industries de l'énergie, tous domaines qui font partie intégrale de l'Hyperloop». Si ce projet voyait le jour, il constituerait une pierre dans le jardin du TGV européen.

BIENTÔT DANS LES AIRS OU DANS L'ESPACE ?

Sans projets fous, le train ne serait plus ce qu'il est ! Aujourd'hui encore, les cartons des ingénieurs en sont pleins. Le plus abouti est sans doute le SkyTran, développé par la société californienne éponyme. On y voyagerait à bord de capsules suspendues à un rail et propulsées par sustentation magnétique. Plutôt conçue pour la ville, cette formule à mi-chemin entre le taxi et le transport en commun pourrait bientôt se concrétiser en Israël. Plus futuriste, le cabinet de design britannique PriestmanGoode a imaginé des convois à grande vitesse qui «s'amarraient» à d'autres trains roulant en parallèle. Grâce à ces *moving platforms* (quais mobiles), les usagers passerait d'une rame à l'autre pour effectuer leur correspondance sans s'arrêter dans une gare. Des étudiants de Glasgow, eux, ont conçu un hybride train-avion baptisé Horizon : leurs images de synthèse montrent une gigantesque aile volante venant «ramasser» des convois stationnés aux abords des aéroports. Charles Bombardier (de la famille canadienne Bombardier, actionnaire du fabricant de trains qui porte le même nom) propose une variante avec son Skreemr, un train en forme de jet catapulté à partir d'un «canon à rails électromagnétique». «Je ne pense pas qu'il sera développé de mon vivant, concédait-il en janvier 2016 au magazine *Forbes*. Mais dans le futur, qui sait ?»

Outre les projets hypothétiques, comme les gares verticales imaginées par les architectes britanniques Christopher Christofi et Lucas Mazarrasa, la palme de la science-fiction revient sans doute au StarTram, le train... de l'espace. Ses initiateurs, les physiciens américains James R. Powell et Gordon T. Danby, pensent utiliser la technologie de la sustentation magnétique pour le projeter dans un immense tube débouchant à plusieurs kilomètres d'altitude. L'engin serait ainsi mis en orbite. Mais gare aux passagers qui rateraient leur correspondance pour Mars ! ■

VOLKER SAUX



INDIA

SUR LE DOS DU CHEVAL DE FER

Dans ce pays, des milliers d'habitants parcourent tous les jours les quelque 3 000 kilomètres de voies ferrées, juchés sur les toits des trains. Le moindre faux pas peut leur être fatal.

PAR VALÉRIE KUBIAK (TEXTE)
ET GMB AKASH/PANOS-REA (PHOTOS)



Entassés au-dessus d'un convoi qui traverse les forêts du delta du Gange, des hommes tentent de se reposer. La majorité de ces passagers sont d'humbles travailleurs qui voyagent ainsi illégalement, à leurs risques et périls.



Entre la capitale et Sylhet, au nord-est du pays, une femme s'est installée avec son bébé sur un étroit marchepied situé devant la locomotive. Durant huit heures, elle soutiendra son enfant d'un seul bras pour pouvoir s'agripper de l'autre.

CETTE JEUNE MÈRE PASSE DES HEURES AU BORD DU VIDE





CHAQUE JOUR, IL JOUE SA VIE POUR QUELQUES CENTIMES

Ce pêcheur, qui se rend au marché de Dacca, hisse sur un wagon trois lourds récipients remplis de poissons. Pour lui, économiser le prix du billet est vital : la vente de ses prises ne lui rapportera, au mieux, que 120 takas (1,38 €).





Ouvriers, employés de bureau, modestes paysans avec leurs chèvres ou leurs fagots de cannes à sucre... c'est tout le petit peuple bangladais qui



chemine gratuitement au faîte des trains. Les vendeurs ambulants de fruits, de cacahuètes et de cigarettes y font même leurs affaires. Souvent



habitues à de longs trajets quotidiens, ces passagers illégaux semblent aussi à l'aise sur leurs «perchoirs» que sur la terre ferme. Tandis que



certains finissent leur nuit allongés sur les toits, d'autres déambulent debout le long du convoi, n'hésitant pas à sauter d'une voiture à l'autre.



Dans un concert de cris et d'invectives, le train quitte lentement la gare de Dacca, la capitale du Bangladesh, alors que des dizaines de passagers tentent toujours d'y monter. Certains s'agrippent en courant aux poignées des portières afin de s'installer sur les marchepieds. D'autres se faufilent entre les voitures et se juchent sur leurs attelages. La plupart escaladent les parois des wagons : c'est entassés sur leurs toits qu'ils feront le voyage vers Jamalpur, au nord du Bangladesh.

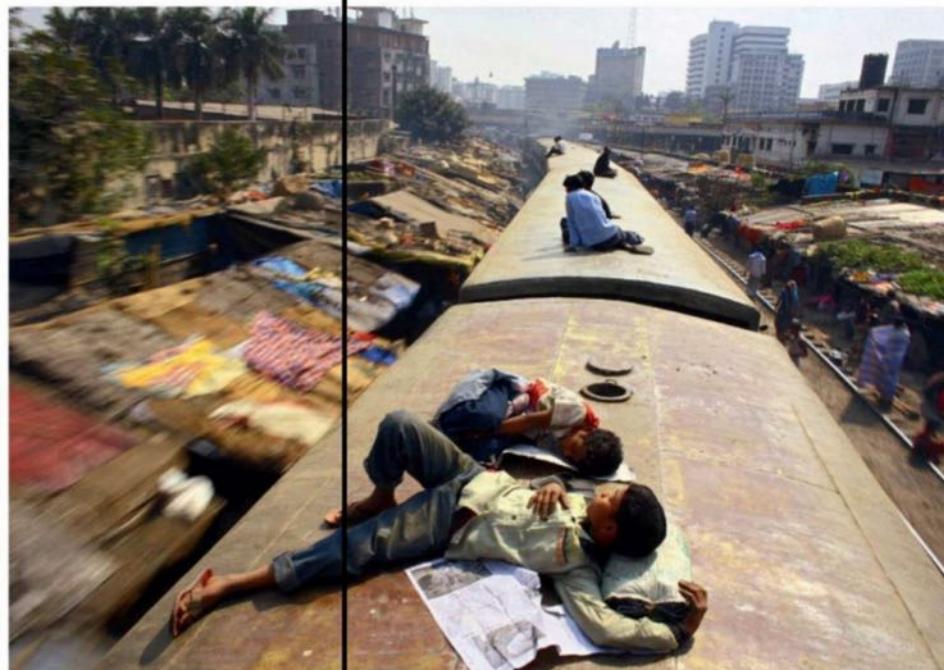
Chaque jour, la même scène se répète dans toutes les gares de ce pays. Et c'est encore pire le week-end ou à l'occasion des fêtes confessionnelles, telle celle de l'aïd (l'islam est la religion majoritairement pratiquée), lorsque les citadins rejoignent en masse leurs villages pour célébrer en famille la fin du jeûne du ramadan. Mais l'anarchie ferroviaire atteint son comble pour le Bishwa Ijtema, le troisième plus grand rassemblement musulman au monde après le pèlerinage à La Mecque et celui à Karbala, la ville sainte des chiites en Irak. Dans une gigantesque bousculade, quelque cinq millions de voyageurs

prennent alors les trains d'assaut pour aller se livrer à trois jours de prières dans la cité de Tongi, à 20 kilomètres au nord de Dacca. Au point que l'on ne distingue plus les voitures, dissimulées par des grappes humaines !

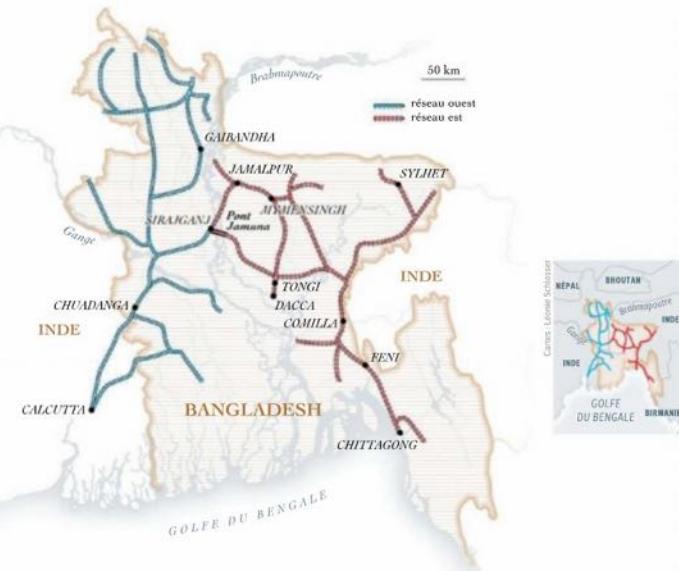
Il est vrai qu'ici, le rail, bien meilleur marché que le bus, est le moyen de transport le plus utilisé. La majorité du réseau ferroviaire fut construit par la compagnie Assam Bengal Railway à partir des années 1860, lorsque le pays était sous domination britannique. A cette époque, il servait surtout à acheminer le thé cultivé dans la région de l'Assam, au nord-est, vers le port fluvial de Calcutta, au sud-ouest. Après la partition de l'Inde et du Pakistan en 1947, l'actuel Bangladesh (alors appelé Bengale-Oriental), prit possession de 466 gares et de 2 607 kilomètres de rails. Aujourd'hui, plus de 300 trains parcourent les 2 877 kilomètres de voies du pays occupé aux deux tiers par le delta du Gange et du Brahmapoutre, le plus vaste du monde.

Mais tous les usagers ne peuvent pas voyager normalement faute de places ou de moyens. Avec 159 millions d'habitants sur 144 000 km² – près de 1 100 résidents au kilomètre carré –, le Bangladesh est l'un des Etats les plus densément peuplés de la planète. Or, d'après la compagnie nationale, 45 millions de passagers par an empruntent ses chemins de fer. Répartis en trois classes (air conditionné, première et seconde, elle-même

Ces enfants des rues traversent Dacca, la capitale. L'Unicef estime à 445 000 leur nombre dans le pays. Pour beaucoup d'entre eux, le *roof riding* est aussi un moyen de se divertir.



Le chemin de fer bangladais est divisé en deux réseaux qui séparent le Brahmapoutre. Ils sont reliés par le pont Jamuna et, plus au nord, par un ferry, à Gaibandha.



«ICI, PERSONNE NE ME DÉRANGE, EXCEPTÉ LA PEUR DE LA MORT»

REPÈRES

Trafic : en 2015, 329 trains, dont 54 «intercités», desservent les 454 gares du pays. Nous vous recommandons le Maitree Express qui relie en treize heures Dacca, la capitale, à la ville indienne de Calcutta.

Billets : ils peuvent être réservés sur place via Internet. Horaires et tarifs sur www.railway.gov.bd

Y aller : éviter la saison des moussons (juin à octobre). Partir plutôt entre novembre et mars. Janvier est le mois le plus doux (16-20 °C).

voisine de leur domicile. Certains sont tellement à l'aise qu'ils n'hésitent pas à faire une sieste allongée sur le sommet rouillé d'une voiture. GMB Akash évoque Majed Miya, un charpentier qui se déplaçait ainsi depuis vingt ans. «Pour lui, c'était la meilleure façon de voyager, se souvient-il. Il me disait, avec un rien de fatalisme : "Ici, personne ne me dérange, excepté la peur de la mort."» Quand on est perché à cinq mètres au-dessus du sol sur un wagon qui roule à 60 km/h, le moindre faux pas peut coûter la vie. Sans oublier les câbles électriques qu'il faut esquiver, tout comme les branches d'arbres qui, à cette vitesse, peuvent décapiter un homme... ou un enfant.

Pour les gamins des rues, c'est devenu un jeu... souvent mortel !

Car selon l'ONG internationale Save the Children, le *roof riding* serait l'une des principales causes de mortalité chez les jeunes Bangladais. En dehors des adultes qui adoptent par nécessité cette pratique périlleuse, des milliers d'enfants des rues l'exercent quotidiennement pour s'amuser. Ils courrent sur les toits des convois, sautent d'un wagon à l'autre, savourant la montée d'adrénaline devant le danger. En 2010, Save the Children a alerté les autorités du pays sur l'ampleur du phénomène. Mais depuis, les agents ferroviaires, débordés par des kyrielles de gamins, ont été impuissants à le juguler.

VALÉRIE KUBIAK



SLALOM GÉANT ENTRE LES ALPES

De Genève à Tirano, au seuil de l'Italie, nos reporters ont tutoyé les cimes enneigées du toit de l'Europe, à bord d'une vingtaine de trains. Grandiose !

PAR SEBASTIEN DESURMONT (TEXTE)
ET VALERIO VINCENZO/HANS LUCAS (PHOTOS)

Au crépuscule, le Bernina Express dessine un serpent lumineux sur les pentes d'Ospizio Bernina, au sud-est de la Suisse. Comptant 55 tunnels et 196 ponts, la voie qu'il parcourt de Coire à Tirano figure au patrimoine mondial de l'Unesco.





Au-dessus de Zermatt, le Cervin se dévoile depuis la ligne du Gornergrat Bahn.



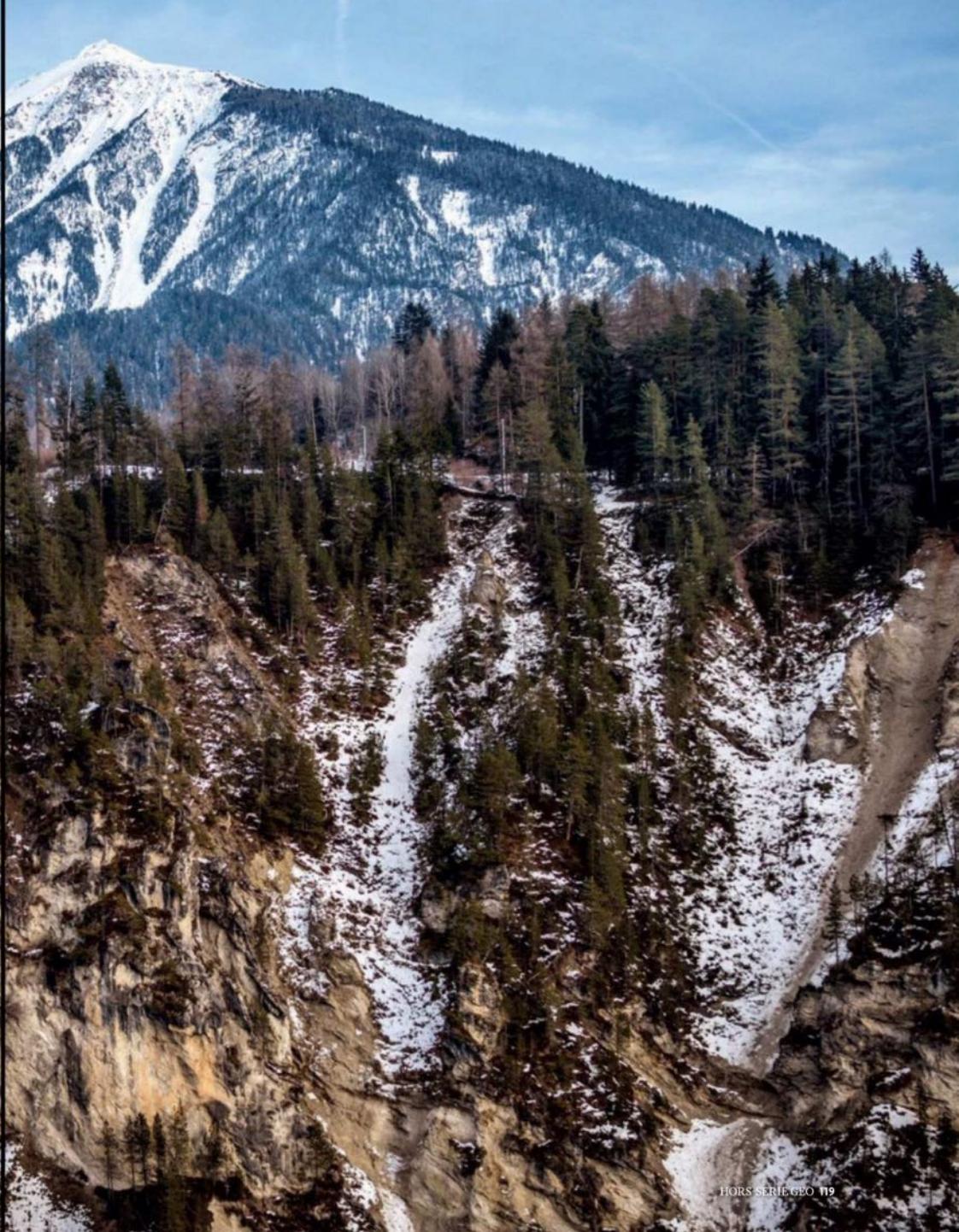
Brigitte Grimm, guichetière à la gare de Filisur, sur la ligne du Bernina Express.

Le Bernina est le seul moyen d'accès à la gare-hôtel-restaurant d'Alp Grüm.



Edifié entre 1901 et 1902 sur le chemin de fer du Bernina, le viaduc incurvé de Landwasser repose sur cinq travées à 65 mètres au-dessus du sol. Il se déploie sur une longueur de 136 mètres devant l'entrée d'un tunnel taillé dans la falaise.

SUR LA LIGNE DE L'ALBULA, UN DÉFILÉ DE SENSATIONS FORTES





A Preda, une piste de luge de 6 kilomètres longe la voie du Bernina Express.



Le glacier d'Aletsch s'atteint depuis Fiesch, sur la ligne du Glacier Express.



A Fiesch, un téléphérique rallie aussi le refuge de l'Eggishorn, à 2 926 mètres.



TERMINUS SUR LE PLUS BEAU BALCON DU VALAIS

La ligne à crémaillère du Gornergrat est la plus élevée d'Europe. Partant de Zermatt, son train grimpe vers la station supérieure, à 3 089 mètres d'altitude. De là, le panorama s'étend sur 29 sommets qui culminent à plus de 4 000 mètres.



LES RAILS NE MONTENT PLUS À LOÈCHE-LES-BAINS

Une voie ferrée reliait cette célèbre station thermale à la gare de Sierre. Mais le développement des sports d'hiver a poussé les pouvoirs publics à la remplacer par une route de montagne à partir de la fin des années 1960.

N'en déplaît aux félicistes du cliché, la pendule à coucou a beau être une trouvaille digne d'un maniaque de la ponctualité, elle n'est pas une invention helvétique. Contrairement à ce qu'affirme Orson Welles dans son film *Le Troisième Homme* (1949), cet oiseau mécanique et strident qui bondit hors de son nichoir pour vous annoncer qu'une heure est passée et ne reviendra plus est né sous les frondaisons mélancoliques de la Forêt-Noire, dans le sud de l'Allemagne, et non dans les verts pâturages de Heidi. Ce matin, en gare de Genève, sur le quai n° 6, chacun s'en rend compte en trépignant : quelque part au bord du lac Léman, une horloge avec ou sans son volatil a bien dû sonner les 11 heures, mais le train n'est toujours pas là... La neige est tombée drône toute la nuit. Des hectolitres de flocons qui, à l'aube, se sont changés en congères. De quoi gripper les rouages du réseau fédéral. Résultat, notre échappée ferroviaire à travers les Alpes débute avec quatre minutes de retard !

Autant dire une éternité. En Suisse, le taux d'arrivée à l'heure dite frôlait les 90 % en 2015. Surtout, les express comme les tortillards les plus indolents déroulent leur rotation selon la règle métronome et martiale de l'horaire cadencé. Ce système qui exclut l'à-peu-près s'est imposé à l'ensemble des 26 cantons voici bientôt trente-cinq ans. Il s'agit d'un tempo perpétuel, beau comme les révolutions d'un chronographe, permettant au million et demi d'usagers quotidiens de savoir qu'à une même heure dans une même gare, le même train fera escale sur la même voie, et que pour poursuivre son itinéraire, une même correspondance attendra à la même minute sur le même quai voisin. Luxe des mécaniques bien huilées, abolition de l'incertitude et de l'arythmie vagabonde. La Suisse du cadencement est un rêve pour tout pèlerin «ferrovigore».

Ses habitants sont d'ailleurs les champions planétaires de la distance parcourue par voie ferrée, avec 2 288 kilomètres par an et par personne (contre 1 271 en France). Sur un réseau de



Sur les quais d'Oberwald, le Glacier Express côtoie le train rouge de la Furka.

5 000 kilomètres jalonné de 794 gares, une moyenne de 10 000 trains circulent chaque jour. Si bien que la nation helvétique (8,2 millions d'habitants) parcourt à elle seule quelque 18,2 milliards de kilomètres sur rail par an, ce qui revient à faire, approximativement, 440 000 fois le tour de la Terre !

En comparaison, notre périple paraît bien modeste. L'idée est de traverser le «vieux petit pays» d'ouest en est. Sept jours à huit et à dix entre glaciers et cimes enneigées. Des heures de «tata-tatoum» hypnotique sur le toit de l'Europe, du Bassin lémanique jusqu'à la frontière italienne, en cheminant à petite vitesse le long de la Riviera vaudoise, dans la vallée d'un Rhône à peine né, puis dans celle d'un Rhin tout aussi balbutiant, par les cantons du Valais, du Tessin et des Grisons.

En été, le «train du fromage» circule de Montreux à Château-d'Œx

Pour accomplir ce trajet d'à peine 500 kilomètres à vol d'oiseau, qui traverse néanmoins les quatre fuseaux linguistiques de la confédération (franco-phone, germanophone, romanche et italo-phone), notre plan de route prévoit une vingtaine de connexions et autant de trains différents. Dès lors, notre retardataire du jour se doit de mettre les bouchées doubles. Nyon, Morges, Lausanne, Vevey glissent déjà derrière la vitre. A bâbord, le vignoble de Lavaux dévale en escalier. A tribord, le Léman étire sa longue silhouette de haricot blanc bien frais. A Montreux, les palmiers plient sous la poudreuse. Sur la promenade du bord du lac, des stalactites pendent au bout du bras tendu d'un Freddie Mercury pétrifié. La statue rappelle que dans cette bourgade de

REPÈRES

Billet : grâce au pass Swiss Travel, il est possible d'effectuer le tour du pays en train, car et bateau. Réservations sur www.swisstravelsystem.com

De Genève à Vieux :

- ◆ A Montreux, prendre le train des Rochers-de-Naye (www.goldenpass.ch) pour la vue sur le Léman. En été, visiter le Chemin de fer-musée Blonay-Chamby, l'un des plus riches d'Europe (www.blonay-chamby.ch).
- ◆ A Martigny, visiter la Fondation Giannadda, l'un des plus beaux centres d'art du pays (www.giannadda.ch).
- ◆ A Sierre, emprunter un bus pour accéder à Loèche-les-Bains et ses bains thermaux (www.leukerbad.ch).
- ◆ A Fiesch, se rendre au glacier d'Aletsch, le plus long des Alpes (www.aletscharena.ch).

De Zermatt à Saint-Moritz à bord du Glacier Express :

- ◆ A Zermatt, emprunter le train à crémaillère du Gornergrat pour admirer le mont Cervin à 4 478 mètres (www.gornergratbahn.ch).
- ◆ De Fiesch, se rendre au glacier d'Aletsch, le plus long des Alpes (www.aletscharena.ch).

De Coire à Tirano à bord du Bernina Express :

- ◆ A Bergün, voir le musée du Chemin de fer de l'Albulia.
- ◆ A Saint-Moritz, partir en balade le long du lac.



Au départ de Montreux, le train de la Golden Pass fait revivre la Belle Epoque.



Le Glacier Express achemine aussi les fans de ski jusqu'à Zermatt.

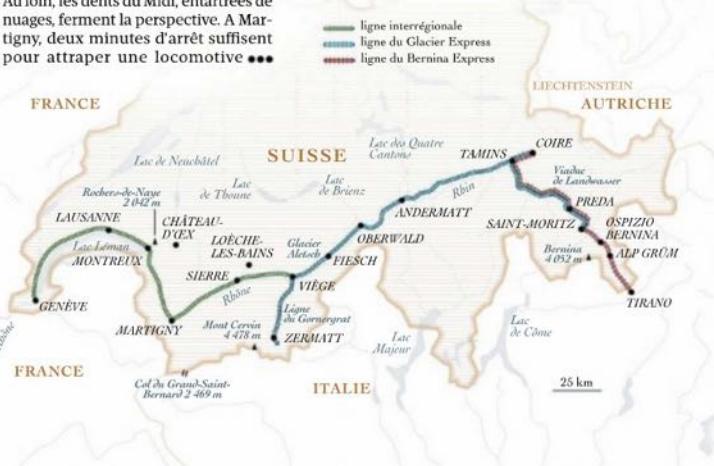
D'UN CÔTÉ, LES VIGNES DE LAVAUX, DE L'AUTRE, LES RIVES DU LÉMAN

26 000 habitants, le leader du groupe Queen a ficelé quelques-unes de ses plus belles compositions. Dans une aile du casino, le chanteur a aussi laissé ouverte la porte de ses anciens studios d'enregistrement Mountain. La visite (gratuite) de ce drôle de musée émeut : les vocalises du génie jaillissent encore de la table de mixage et font vibrer les paillettes de ses costumes de scène. Même frigorifié, Montreux possède ce charme qui fait swinguer les cours...

Les trains qui quittent la ville sont eux aussi à grand spectacle. Il y a cet omnibus croquignolet, blanc et bleu, qui s'échine à grimper jusqu'aux Rochers-de-Naye, à 2 042 mètres d'altitude. Ici, en été, c'est le sifflotement des marmottes qui accueillent les voyageurs. Ne pas repartir, non plus, sans s'être assis dans les wagons surannés de la ligne Golden Pass : banquettes en damassé vert, lambris d'acajou, lumiérons en laiton... A la belle saison, ce panoramique aux airs d'Orrient-Express est rebaptisé «train du fromage». Il invite à une journée idyllique, avec terminus à Château-d'Œx, la capitale lilliputienne du pays

d'Enhaut où l'on perce les secrets de la pâte dure au lait cru avant de s'attaquer à une fondue d'anthologie.

Le deuxième jour, l'interrégional de 10 h 10 cingle vers des plaines beurrées de givre. Le Valais s'ouvre tel un bénitier géant. Parallèle aux rails coule le Rhône. Le fleuve prend sa source à l'extrémité orientale du canton. C'est à lui que l'on doit cette gorge majestueuse. Au loin, les dents du Midi, entartrées de nuages, ferment la perspective. A Martigny, deux minutes d'arrêt suffisent pour attraper une locomotive ***



L'EXPRESS LE PLUS LENT DU MONDE ARBORE LE ROUGE DES FERRARI

*** cacochyme portant le nom d'un gros chien pataud : le Saint-Bernard Express mène avec force soubresauts à la Fondation Barry, un musée chenil dédié aux secouristes à tonneau. Mélant histoire et élevage, l'endroit mérite le détour. «Ces bêtes ont un caractère bien trempé, mais elles ne servent plus aux sauvetages...» dévoile Déborah Dini, qui s'occupe des 35 pensionnaires. Trop lourds, trop gloutons, les saint-bernard ont été remplacés par des races plus rentables. Quant à leur tonneau, ce n'est qu'une légende, apprend-on. Une invention sans doute née avec les récits des soifards de l'armée napoléonienne lorsque celle-ci traversa le col du Grand-Saint-Bernard en 1800. Donc pas de fûts autour des coussinouillés...

La région a heureusement conservé des breuvages réconfortants. Depuis l'express qui file à nouveau vers l'est, entre Ardon, Sion et Sierre, les vignes et les vergers s'alignent comme des légions embusquées dans la neige. Ici, le chasselas donne le fendant, les poires, une eau-de-vie costauda nommée Willamaine, et les abricots.., de l'abricotine. A l'approche de Loèche-les-Bains, il nous faut faire une exception : l'ascension jusqu'à la station n'est hélas possible qu'en bus. Celle que les Romains vénéraient déjà pour ses eaux vertueuses a renoncé à son chemin de fer en 1967. «C'est malheureux, reconnaît François Zimmermann, le représentant de la commune, mais à l'époque, avec le développement des sports d'hiver, on a considéré qu'il valait mieux enlever les rails et faire une route à la place.»

Ce soir, pour se faire pardonner, le jeune homme nous a réservé une drôle de surprise : des billets d'entrée pour les «bains mystiques». «Une expérience inoubliable», promet-il. Au cœur du plus vaste complexe thermal de Suisse, c'est le genre d'attraction qui fait passer le concours de l'Eurovision pour un modèle de sobriété. L'affaire se joue la nuit tombée et en maillot de bain. Dehors, il fait un froid polaire, mais les piscines en plein air reçoivent une eau à 38 °C. Une débauche d'éclairages, des

torches de feu et une bande-son à base de chants grégoriens réchauffent l'atmosphère. Après quoi, il ne reste plus qu'à imaginer des grappes de baigneurs alanguis dans les vapeurs, sirotant du vin chaud jusqu'à plus soif. Rien de tel que ce sabbat thermal pour diluer les fatigues du voyage.

Après Disentis et son abbaye bénédictine, voici Coire la médiévale

Le lendemain, cap au sud. Zermatt apparaît sous un soleil radieux. Outre le ski, la très chic station valaisanne cultive deux passions : l'alpinisme et le chemin de fer. Dans les deux cas, il s'agit d'emprunter la voie des cimes. Avec la ligne à crémaillère du Gornergrat, inaugurée en 1898, on avale 1 500 mètres de dénivelé en trente minutes. Le terminus, à 3 089 mètres d'altitude, offre l'un des plus beaux spectacles des Alpes : 29 sommets de plus de 4 000 mètres s'y dévoilent à 360 degrés. «La mâchoire grande ouverte d'un ogre», disent les locaux. Il y a la dent Blanche, la molaire du mont Rose, l'incisive du Lyskamm, la canie

étincelante du Cervin... On pourra rester là des heures, bouche bée, à méditer sur l'insignifiance de l'homme...

Mais il faut déjà repartir. Dans le petit matin frais, l'horloge de la gare indique 8 h 52. Un long convoi rouge et blanc s'ébranle sur sa voie métrique. L'écartement des rails, plus étroit de 43,5 centimètres que sur le réseau classique, annonce un parcours tortueux. La nouvelle merveille du jour se nomme Glacier Express. Rien n'est plus trompeur que ce nom : reliant Zermatt à Saint-Moritz (et inversement) en sept heures et demie pour seulement 291 kilomètres parcourus, il s'agit bien de «l'express le plus lent du monde» (40 km/h au maximum). Et c'est ainsi depuis plus d'un siècle ! «Nous avons opté pour le même rouge que celui des Ferrari, et nos nouveaux compartiments panoramiques ont été dessinés par Pininfarina, le designer de la firme automobile, mais rien n'y fait...» plaistante Christoph Andergassen, de la compagnie Matterhorn-Gothard-Bahn, qui gère une partie de la ligne. Sièges moelleux, moquette au sol, fenêtres extralarges, ce



A Martigny, la Fondation Barry est dédiée à la gloire des chiens saint-bernard.

train de sénateur, dans lequel se pressent 200 000 voyageurs par an, est un éloge à la lenteur. Le repas, servi à la place, est préparé sur demande par un cuisinier embarqué. Il est escorté de vins de la cave du bord, riche d'une trentaine de références issues des meilleurs vignobles helvétiques. Quant à Fabien Hess, le contrôleur, il prend toujours le temps de discuter avec chaque «convive». «Quarante nations différentes prennent ce train chaque année, et beaucoup voient la neige pour la première fois de leur vie», rappelle-t-il.

En 1^{re} classe, voiture n° 21, Robert et Antonia, des Amstellodamois, célèbrent leur anniversaire de mariage. Près d'eux, M. et M^{me} Han, venus de Corée du Sud, se dandinent sur leur siège, écouteurs sur les oreilles... «Le canal n° 7 propose des standards du folklore suisse», s'extasient-ils en regardant les glaciers danser au rythme des «yodel-ay-hee-hoo». En 2^e classe, il y a surtout les habitués : des moniteurs de ski, un ostéopathe qui fait sa tournée hebdomadaire, des enfants qui descendent à Viège pour se rendre à l'école Sepp Blatter, du nom de l'ex-patron de la Fifa, né ici.

Pour faire durer le plaisir, il suffit d'entrecouper cette flânerie avec des arrêts bien sentis. A Fiesch, par exemple, histoire d'admirer l'Aletsch, le plus imposant glacier des Alpes (23 kilomètres de long). Ou à Andermatt, point de départ de merveilleuses randonnées. Passé le col de l'Oberalp, le paysage change



La pâtisserie Hanselmann, à Saint-Moritz, est célèbre pour ses tartes aux noix.

radicalement : des gorges plus sombres, des forêts grises et, en contrebas, le Rhône, couleur de jade. Autant le Rhône était primesautier, annonçait la Méditerranée, autant ce jeune cours d'eau filant vers l'Europe du Nord dévoile d'emblée son humeur de Walkyries. Après Disentis et son abbaye bénédictine, voici Coire, chef-lieu du canton des Grisons avec 30 000 habitants.

Des tunnels hélicoïdaux donnent la sensation d'être dans une centrifugeuse

Une journée n'est pas de trop pour visiter sa vieille ville aux maisons décorées de sgraffites (dessins gravés dans du mortier coloré). C'est ici que la société du Chemin de fer réthique a son siège, un palais imposant qui dit toute l'importance du train dans cette région reculée. Depuis 1889, la compagnie exploite le Bernina Express, un autre tortillard au musée écarlate qui, lui aussi, a l'art d'en mettre plein la vue. Inscrite au patrimoine de l'Unesco pour la grandiloquence des sites, mais surtout pour la hardiesse de ses ouvrages d'art, sa ligne, dite de l'Albulabahn, est celle des zigzags vertigineux. Là, un viaduc perché ; ici, des souterrains hélicoïdaux qui donnent l'impression d'être dans une centrifugeuse ; plus loin, un numéro d'équilibriste à flanc de falaise. Au total, 144 kilomètres de sensations fortes, 196 ponts et 55 tunnels jusqu'au terminus de Tirano, en Italie. Sans compter quelques arrêts hors du commun. Celui à Preda est l'occasion d'une course de vitesse surréaliste entre le Bernina Express et une luge que l'on vous loue pour quelques francs suisses. Le jeu consiste à dévaler une piste dénommée qui longe les rails sur 6 kilomètres. Fou rire garanti lorsque la locomotive siffle soudain à vos côtés en vous doublant ! En bas, dans le village de Bergün, une fois sa luge rendue, le train arrive en gare comme par magie pour nous emporter vers Tirano, à la frontière italienne. Beauté du cadencement helvétique qui semble même prendre en compte les intermèdes les plus enfantins ! La Suisse n'a peut-être pas inventé la pendule à coucou, mais elle s'y connaît en montres à complications. ■

SÉBASTIEN DESURMONT



Loèche-les-Bains accueille même les baigneurs la nuit dans ses eaux à 38 °C.

**PARTEZ À LA DÉCOUVERTE
DE VOTRE PROCHAIN VOYAGE !**

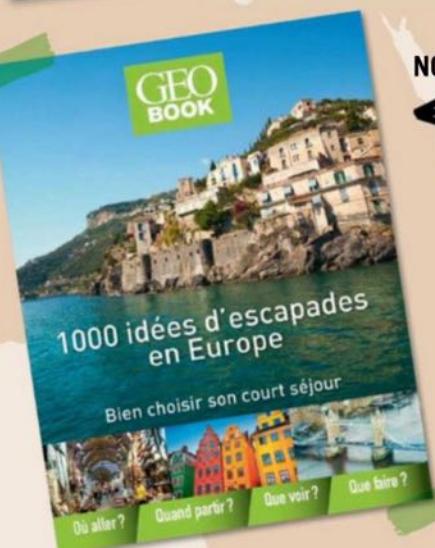
?

OÙ ALLER ?
QUAND PARTIR ?
QUE VOIR ?
QUE FAIRE ?

?



NOUVEAUX



"Les guides GEOBOOK sont des beaux livres que je m'empresse de consulter pour revivre mes anciens voyages ou préparer les nouveaux. Le plus dur n'est pas de partir, mais de bien choisir, et les feuilleter, c'est déjà voyager..."

Raphaël de Casabianca,
voyageur, réalisateur, présentateur d'Échappées Belles sur France 5.

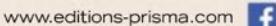


© Prisma UGC

Publiez vos photos #GEOBOOK



www.editions-prisma.com



DES TRAINS D'EXCEPTION

pour faire
le tour du monde



Nick Studholme/Alamy Stock Photo/Hemis

Cinq continents, 27 pays, 50 000 kilomètres de rails et 16 idées de voyages extraordinaires, comme ici à bord du California Zephyr, en route pour Chicago (Etats-Unis).

ORIENT-EXPRESS P. 130 - AL ANDALUS P. 131 - PALACE ON WHEELS P. 132 - GHAN P. 133

INDIAN PACIFIC P. 134 - EASTERN & ORIENTAL EXPRESS P. 135 - TRANSSIBÉRIEN P. 136 - CANADIAN P. 137

COASTAL PACIFIC P. 138 - ANDEAN EXPLORER P. 139 - CALIFORNIA ZEPHYR P. 140 - EL CHEPE P. 141

ROCKY MOUNTAINEER P. 142 - BLUE TRAIN P. 143 - GOLDEN EAGLE LUXURY P. 144 - ROVOS RAIL P. 145



Francesco Laera/Age Fotostock

ORIENT-EXPRESS PARIS-ISTANBUL

De la Seine au Bosphore à bord du roi des trains

S'il existe un train de légende, c'est bien celui-là. Ses voitures bleu et or parées d'acajou et de panneaux de verre signés Lalique ont servi de décor à des romans (Le Crime de l'Orient-Express, d'Agatha Christie, Stamboul Train, de Graham Greene) et à un film avec James Bond (Bons boisers de Russie). Il doit sa naissance au Belge Georges Nagelmackers qui, en 1872, fonda la Compagnie internationale des wagons-lits sur le modèle de celle que George Pullman avait créée aux Etats-Unis. Le 4 octobre 1883, le premier «Express d'Orient» quittait la gare de l'Est, à Paris, pour rallier Constantinople, l'actuelle Istanbul, en un peu plus de quatre-vingts heures. Rebaptisé «Orient-Express» en 1891, il connut son âge d'or dans les années 1930, époque où il gagna son surnom de «roi des trains et train des rois». Dans sa voiture-restaurant, les têtes couronnées côtoyaient alors les célébrités, les grandes fortunes... et des agents secrets, telle Mata Hari, qui espionnaient les grands de ce monde.

Concurrenté par l'avion après la Seconde Guerre mondiale, l'Orient-Express effectua son dernier trajet en 1977. Mais grâce à l'homme d'affaires américain James Stewart, qui racheta et restaura dix-huit de ses voitures datant des années 1920, le train reprit du service en 1982 sous le nom de Venise Simplon-Orient-Express sur la ligne qui relie

Londres à la cité des Doges. Aujourd'hui exploité par la compagnie britannique Belmond, il parcourt d'autres voies en Europe, dont celle entre Venise et Stockholm. Et remet ses roues, une fois par an, dans les rails de son illustre ancêtre jusqu'aux rives du Bosphore.

Ce périple de six jours débute à Paris, en début d'après-midi. Cap sur l'Autriche, que le train traverse dans la nuit, puis sur la Hongrie, dont les villages médiévaux cernés de collines apparaissent à l'aube. Premier arrêt à Budapest, la capitale, où les passagers dorment dans un hôtel prestigieux avant d'explorer, le lendemain, la cité du Danube. De retour à bord, les voyageurs savourent un dîner composé par de grands chefs français. Au quatrième jour, ils visitent le château de Peleș, une «folie» néo-Renaissance perchée sur les hauteurs de Sinaia, qui fut la résidence des souverains roumains de 1883 à 1947. Après une halte à Bucarest, la capitale roumaine émaillée de parcs et de lacs, et une autre à Varna, cité bulgare ancrée sur la mer Noire, voici enfin Istanbul, la «Sublime Porte» hérissée de dômes et de minarets. Terminus en gare de Sirkeci, inaugurée en 1890 sur la rive européenne du Bosphore. Les nostalgiques ne manqueront pas de se rendre de l'autre côté de la Corne d'Or pour visiter le Pera Palace, un hôtel cinq étoiles de style Art nouveau construit deux ans plus tard... pour les clients huppés de l'Orient-Express, justement. ■

L'Orient-Express ne roule
jamais à vive allure, donnant
le temps de regarder défiler
le paysage à travers les vitres.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Six jours, cinq nuits.

FRÉQUENCE

◆ Un voyage par an. Prochain départ de Paris le 26 août 2016, retour le 2 septembre (www.belmond.com/fr/venice-simplon-orient-express).

VISITES D'ÉTAPES

◆ A Budapest (Hongrie), le quartier historique de Buda où se dresse le château royal. ◆ Le parc Cișmigiu, 17 hectares de verdure dans le centre historique de Bucarest (Roumanie). ◆ A Istanbul (Turquie), le musée et les harems du palais de Topkapi, la basilique Sainte-Sophie et une promenade au grand bazar.

A LIRE

◆ *Il était une fois l'Orient-Express*, publié à l'occasion de l'exposition organisée en 2014 par l'Institut du monde arabe, à Paris (éd. Snoeck).

A VOIR

◆ *Le Crime de l'Orient-Express*, adaptation au cinéma du roman d'Agatha Christie réalisée en 1974 par Sidney Lumet avec Lauren Bacall, Sean Connery, Ingrid Bergman... ■



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Sept jours, six nuits.

FRÉQUENCE

◆ Quatorze départs en avril, mai, septembre et octobre (www.renfe.com/renfe-travel).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Dans la province de Cadix, la route des pueblos blancos (villages blancs).

◆ A Jerez de la Frontera, les célèbres «chevaux dansants» de l'Ecole royale andalouse d'art équestre. Mais aussi les domaines viticoles qui entourent la ville, réputés pour leurs vins blancs, les xérès.

◆ A partir de Jerez de la Frontera, un trajet en car jusqu'à Sanlúcar de Barrameda, suivi d'une croisière sur le fleuve Guadalequivir, à travers les marais du parc national de Doñana.

A LIRE

◆ *Al-Andalous, 711-1492, une histoire de l'Espagne musulmane*, de Pierre Guichard (éd. Fayard).

◆ *Voyage en Andalousie, récits et témoignages d'écrivains-voyageurs au XIX^e siècle* (éd. Pimientos), dont Prosper Mérimée, Alexandre Dumas... ■



AL ANDALUS SÉVILLE-SÉVILLE

Toutes les splendeurs de l'Espagne musulmane

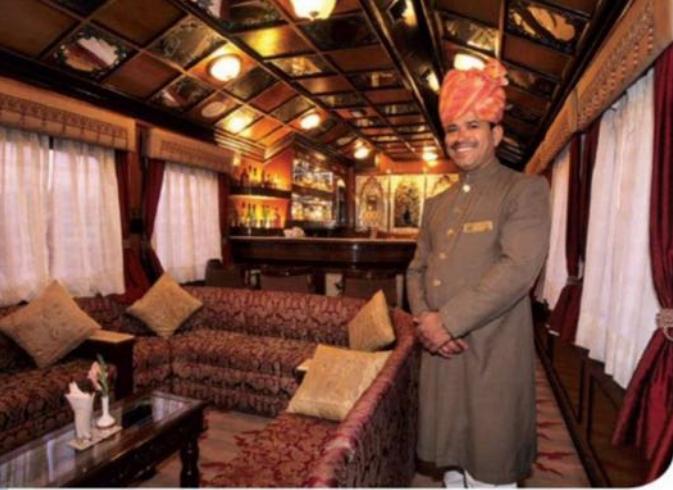
C'est à un double voyage dans le temps que nous convie ce train basé à Séville, dans le sud de l'Espagne. Dans la Belle Epoque, tout d'abord, car ses onzième voitures datent des années 1920. Cinq d'entre elles servaient même à transporter la famille royale britannique lors de ses escapades sur la Côte d'Azur. Lambri, fauteuils moelleux, verres en cristal : le décor des quatre wagons «collectifs» (deux restaurants, un bar, un salon de thé) fait revivre le luxe et le glamour de cette décennie d'insouciance, tandis que les sept voitures «suites» se transforment en salons pendant la journée. Crée en 1983 par la Renfe, la compagnie des chemins de fer espagnols, cet express de charme est désormais géré par la société publique Feve qui l'exploite sur trois itinéraires, dont un tour de l'Andalousie en sept jours. C'est ce circuit qui offre un autre voyage dans le temps, dans deux périodes de gloire qui connaît cette province : sous la domination des Maures, puis après la Reconquista chrétienne, à la fin du XV^e siècle.

Le terme arabe d'al-Andalus, qui a donné son nom au train (et à l'Andalousie), désigne en effet les territoires sur lesquels régnaient les émirs musulmans de 711 à 1492. Avant d'embarquer à Séville, les passagers admireront les trois monuments de la ville érigés au cours de cette période, aujourd'hui inscrits au patrimoine mondial : la cathédrale Sainte-

Marie, la plus grande de style gothique au monde, son clocher baptisé «Giralda» (en fait, le minaret de l'ancienne Grande Mosquée), et l'Alcazar, somptueux palais hispano-mauresque. L'express les conduit ensuite à Cordoue où ils visitent les plus beaux sites de la ville, dont le vieux quartier juif et la Mezquita (la Grande Mosquée transformée en cathédrale au XVI^e siècle, célèbre pour sa salle de prières à colonnades). De là, ils gagnent en car Linares pour explorer les vestiges de la cité romaine de Cástulo, puis les villes voisines de Baeza et d'Úbeda, classées au patrimoine mondial pour leurs exceptionnels ensembles de style Renaissance. De retour à Cordoue, les voyageurs reprennent le train pour rallier Grenade et sa citadelle de l'Alhambra, chef-d'œuvre de l'art islamique que domine le massif de la sierra Nevada. Le quatrième jour, le train fait halte à Ronda, dont les édifices bâties du XI^e au XVII^e siècle se perçoivent de part et d'autre d'un profond canyon. Vient ensuite la cité portuaire de Cadix, et ses demeures néoclassiques qui cotoient des ruines romaines et des jardins plantés d'essences exotiques. Dernière étape : Jerez de la Frontera, dont les palmiers ombragent les terrasses de café au pied d'églises de style baroque. Enfin, après une ultime nuit passée à bord, les passagers retrouvent la gare sévillane de Santa Justa, bouclant ainsi leur périple à travers l'histoire. ■



Entre deux palais hispano-mauresques, le train traverse les collines andalouses et ses plantations d'oliviers.



A bord du train qui accueillit tous les aristocrates du sous-continent, on a gardé le sens de l'accueil. Royal !

PALACE ON WHEELS NEW DELHI-AGRA

Dans l'Inde colorée des derniers maharajas

Faire revivre pour ses passagers la fastueuse époque des maharajas, et celle de l'Inde britannique. Voilà ce que propose ce palais roulant qui, par le passé, transporta dans ses sublimes voitures mêlant décoration indienne et style colonial toutes les têtes couronnées du sous-continent : rajas, nababs, nizams, sans oublier les représentants les plus éminents de l'aristocratie victorienne. Difficile d'imaginer qu'après un passé aussi glorieux, ce monument ait pu être remisé au hangar après l'indépendance de l'Inde, en 1947... Il faudra pourtant bien attendre 1982 pour que ce train de luxe, soigneusement restauré, reprenne du service, tracté par une locomotive à vapeur d'époque. En huit jours et sept nuits, ce superbe convoi de quatorze wagons à la décoration rétro s'élance de la capitale, New Delhi, pour une boucle haute en couleur à la rencontre des anciennes capitales royales de l'Etat du Rajasthan.

Première étape de ce périple bariolé, Jaipur, la cité rouge. Construite *ex nihilo* en 1727 par le maharaja Jai Singh II, l'actuelle capitale du Rajasthan abrite des joyaux architecturaux. Comme le palais des Vents, un ancien harem destiné aux femmes de la cour qui, depuis les petites fenêtres ajourées de sa superbe façade ciselée dans le grès rose, pouvaient observer sans crainte d'être vues le spectacle de la rue. Prochaine escale, Udaipur, la ville

blanche, perle lacustre tout de marbre bâtie. On y trouvera des chefs-d'œuvre de l'art moghol, notamment le City Palace, plus vaste palais du Rajasthan, et le Jag Niwas, ancien lieu de villégiature des souverains de la ville, posée au beau milieu du lac Pichola. Le convoi reprend sa route, entamant une traversée nocturne du désert du Thar. Le cinquième jour, comme un mirage dans les premiers rayons du soleil, surgit du sable la cité fortifiée de Jaisalmer. «La ville dorée», doit son surnom au grès jaune utilisé pour ériger ses palais et murailles, qui composent un décor digne des *Mille et Une Nuits*. Si Jaipur est rouge, Udaipur blanche, et Jaisalmer d'or, Jodhpur, que le train atteint au matin du sixième jour, est bleue, comme les façades des maisons de sa vieille ville. Cette teinte indiquait autrefois l'appartenance de ses occupants à la caste religieuse des brahmanes... et elle a aussi l'avantage de protéger un peu de la chaleur étouffante, et de repousser, dit-on, les moustiques. Puis direction Agra, et le Taj Mahal. Paroxysme du style architectural moghol, ce monument de marbre immaculé, le tombeau d'une reine, est incrusté de jaspe rouge, de turquoise, de lapis-lazuli, et du noir profond de l'onyx. Le tout serti dans le vert écrin de ses jardins ornementaux. Comment mieux terminer ce périple aux couleurs de l'Inde que sur cet ultime déchainement chromatique ? ■



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Huit jours, sept nuits.

FRÉQUENCE

◆ Un départ par semaine entre août et avril.

VISITES D'ÉTAPES

◆ Entre Jaipur et Agra, la ville fortifiée de Bharatpur est célèbre pour sa réserve naturelle où l'on trouve quelque 230 espèces d'oiseaux, dont de nombreux migrateurs.

◆ Derrière ses murailles dressées sur un éperon rocheux, la citadelle de Mehrangarh, à Jodhpur, cache un des palais le plus richement décoré du Rajasthan.

◆ Jaisalmer est la ville idéale pour s'offrir une balade en chameau dans le désert du Thar, voire une nuit à la belle étoile au milieu des dunes.

À LIRE

◆ *Histoire de l'Inde moderne, 1480-1950*, sous la direction de Claude Markovits (éd. Fayard), demeure une référence.

◆ *Comportement pour dames*, d'Anita Nair (éd. Philippe Picquier). Le voyage en train d'une jeune femme partie pour l'extrême sud du sous-continent indien afin de faire le point sur sa vie.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Trois jours, deux nuits.

FRÉQUENCE

◆ Depuis Adélaïde, un départ par semaine à 12 h 15. ◆ Entre mai et août, un départ de plus le mercredi à la même heure (www.greatsouthernrail.com).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Dans la région de Katherine, le parc national de Nitmiluk («rêve de cigale», en langue aborigène), et ses gorges spectaculaires à découvrir en kayak.

◆ Près de Manguri, la cité minière de Coober Pedy, («le trou de l'homme blanc»). Plus de la moitié de la population y vit dans des habitations troglodytiques.

À VOIR

◆ *Picnic at Hanging Rock*, réalisé par Peter Weir en 1975, raconte la mystérieuse disparition de trois jeunes filles dans le paysage hallucinant de l'outback.

À LIRE

◆ Petit trésor d'humour anglo-saxon. *Nos voisins du dessous*, de Bill Bryson (éd. Payot), chroniques loufoques d'une Australie vue par un Américain.



GHAN ADÉLAÏDE-DARWIN

Péripole dans les immensités brûlantes de l'outback

Des caméléons dans le désert australien ? Non, ce n'est pas un mirage. L'animal à bosse est en effet l'emblème de ce train qui traverse l'île du sud au nord, ornant chacun de ses quarante-trois wagons. Un hommage aux caravaniers du Moyen-Orient auxquels on fit appel, au milieu du XIX^e siècle, pour explorer les étendues désertiques du centre de l'Australie. Bien qu'ils arrivassent aussi d'Egypte, d'Inde ou de Turquie, on les baptisa «Afghans» : d'où le nom du train, le Ghan. Comme eux, cet express qui relie Adélaïde à Darwin, distants de quelque 3 000 kilomètres, en cinquante-quatre heures, est un infatigable arpenteur des sables. Et il faut bien ça pour sortir indemne d'une traversée de l'outback, ces immenses étendues arides et inhospitalières au centre de l'île.

Le départ a lieu à 12 h 15, pour permettre aux voyageurs de profiter ensuite des lumières de l'après-midi. En quittant Adélaïde, la capitale de l'Australie-Méridionale, généralement arrosée par les eaux bienfaisantes du fleuve Torrens, le train traverse d'abord de grandes plaines constellées de maraîchages et de vignobles, parmi les meilleurs du pays. Mais une fois atteint les Flinders, la plus longue chaîne de montagnes de l'île, le Ghan doit dire adieu pour un bout de temps à toute idée de fraîcheur. Le voilà qui s'enfonce désormais dans le Centre Rouge, qui

doit son nom à ce sol sablonneux et brûlant qui semble s'embraser au lever et au coucher du soleil. Après 1 559 kilomètres et dix-neuf heures de voyage, le convoi, couvert de poussières, marque un premier arrêt à Alice Springs, seule ville d'importance à un millier de kilomètres à la ronde. L'ancien bourg qui dut sa croissance, à la fin du XIX^e siècle, à l'installation massive des chercheurs d'or, attire aujourd'hui surtout des touristes. C'est en effet la porte d'entrée du parc national d'Uluru-Kata Tjuta, un des berceaux de la culture aborigène où se dresse l'Ayers Rock. Le Ghan poursuit son expédition, et traverse Katherine, agglomération écrasée par le soleil et qui semble figée dans une sieste perpétuelle à l'ombre des palmiers et des eucalyptus. C'est enfin l'occasion de se rafraîchir un peu, dans la rivière qui traverse la ville, ou le long des sublimes gorges du parc national de Nitmiluk. A partir de là, le paysage se fait de plus en plus verdoyant. Les plantations de manguiers et de pastèques annoncent l'entrée de la zone tropicale où s'étire le dernier tronçon de la voie ferrée. En fin de journée, le train atteint sa destination finale, Darwin, capitale du nord Australien bordant les eaux cristallines de la mer de Timor. Forêts denses, abondance de cascades, et nature luxuriante. Après avoir avalé toute cette poussière, le Ghan et ses chameaux vapour ont bien mérité un peu de repos au frais. ■

Stéphane Lemire/Hemis





Le convoi avale sur des milliers de kilomètres cette poussière rouge typique de l'outback australien.

Claire Carroll/Age Fotostock

INDIAN PACIFIC PERTH-SYDNEY

L'Australie d'ouest en est : la grande traversée

Avec ses 4 352 kilomètres de rails, c'est l'une des lignes de chemin de fer les plus longues de la planète. Et un des meilleurs moyens aussi pour affronter sans encombre les immensités australiennes. Il n'en a pas toujours été ainsi. Malgré la jonction ferroviaire inaugurée dès 1917, et qui permettait de relier les chemins de fer de l'est à ceux de l'ouest, traverser l'île dans sa longitude a longtemps été un calvaire. En raison de la différence d'écartement entre les rails, il fallait en effet changer de trains plusieurs fois, et perdre son temps dans des escales interminables. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. L'Indian Pacific circule d'une traite, permettant de passer d'un océan à l'autre en quatre jours... et sans jamais changer de voiture.

Pour débuter la grande traversée, le mieux est de partir de Perth, métropole en plein boom économique et démographique malgré son isolement sur la côte ouest australienne. Les promesses de l'industrie minière florissante et un taux d'ensollement exceptionnel ont attiré ici expatriés et touristes qui se partagent bars branchés et plages de sable blanc. De là, le train s'enfonce dans les terres, suivant la vallée de l'Avon, succession de vignobles ondulant sous un ciel bleu acier et de prairies vallonnées. Lorsque la nuit tombe sur ce décor bucolique, le train traverse Kalgoorlie, puis s'engouffre pour de bon dans

les étendues désertiques de l'outback. Au petit matin, il s'avance dans la plaine de Nullarbor dont le nom d'origine latine (*nullus arbor*, aucun arbre) annonce la couleur : une étendue de 250 000 km² (soit la superficie du Royaume-Uni) entièrement couverte de calcaire, et où ne survit aucune végétation. Le convoi trace sa route au milieu de ce pays lunaire, suit un tronçon parfaitement droit (478 kilomètres, soit la plus longue voie rectiligne du monde), et marque un bref arrêt à Cook, ville fantôme surgie de la poussière. «Pas de carburants ni de nourriture avant 862 kilomètres», mettent en garde les panneaux. Après un crochet vers le sud, et les charmes presqu'méditerranéens d'Adélaïde, la cinquième ville du pays, l'Indian Pacific reprend sa route vers l'est. Au troisième jour, il pénètre en Nouvelle-Galles du Sud, et marque une pause à Broken Hill, ancienne cité minière qui dut sa fortune à l'argent, au plomb, et au zinc... jusqu'à épuisement de ses gisements. Le jour suivant, le convoi s'attaque à la chaîne des Blue Mountains, ainsi baptisée en raison de la couleur bleutée qui semble émaner des eucalyptus poussant sur ses flancs. Au loin, l'immense nappe argenteée du Pacifique apparaît dans la tiédeur du soir, signe de la fin du voyage. Après une telle excursion à travers les solitudes australiennes, l'arrivée à Sydney est un brutal retour à la civilisation. ■



Le convoi avale sur des milliers de kilomètres cette poussière rouge typique de l'outback australien.



CARNET DE ROUTE

DURÉE
◆ Quatre jours, trois nuits.
FRÉQUENCE
◆ Un à trois départs par mois entre février et décembre (www.belmond.com).

VISITES D'ÉTAPES
◆ **A Kanchanaburi**, embarquez pour une promenade en radeau au fil de la rivière Kwai. Le meilleur moyen d'en savoir plus sur cet épisode tragique de la Seconde Guerre mondiale.

◆ **Le spectaculaire Helix Bridge à Singapour**, une passerelle enjambant la baie de la marina. Son design, inspiré de la double hélice de l'ADN, lui a valu de nombreux prix d'architecture et d'ingénierie.

À LIRE
◆ **Le Pont de la rivière Kwai**, du français Pierre Boulle (éd. Pocket), décrit le destin de trois prisonniers de guerre affectés au chantier des chemins de fer sous l'occupation japonaise.

◆ **L'Antivoyage**, de Muriel Cerf (éd. Actes Sud), récit brillant et décapant des déconvenues asiatiques d'une «routarde» dans les années 1970.

EASTERN & ORIENTAL EXPRESS BANGKOK-SINGAPOUR

Entre jungle et rizières dans un wagon doré

Exploré par la même compagnie que le Venice Simplon-Orient-Express, ce train de prestige décline la formule qui fait tout le charme de son illustre grand frère : service raffiné, décoration élégante et luxue à tous les wagons... Inauguré en 1993, il embarque à son bord un maximum de 132 privilégiés par voyage, dans vingt-deux voitures vert et crème. L'intérieur a été lambrissé en merisier et en orme. Les quatre voitures faisant office de restaurants et de bar ont, elles, été rehaussées de laque de Chine, tandis que dans la voiture salon s'alignent de moelleuses banquettes aux tons pastel. Quant aux cabines, elles sont l'incarnation du confort : mobilier précieux asiatique, rideaux en soie et éclairage feutré. Voilà pour l'habitacle. Mais le vrai spectacle, c'est la jungle inextricable, les anses sauvages et les temples bouddhistes qui défilent comme un rêve à l'autre côté des vitres.

L'embarquement se fait dans le brouhaha de la gare de Hua Lamphong, près du centre-ville de Bangkok et des pagodes dorées du Palais royal. Alors que la locomotive hoquette ses adieux à la mégapole thaïlandaise, les voyageurs sont invités à revêtir leur plus belle tenue. Au programme : cocktail et repas gastronomique face à un paysage de rizières qui s'estompe doucement dans l'air du soir. Après une première nuit bercée par les douces secousses du train, on se réveille à temps

pour la première étape : le pont de la rivière Kwai. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la construction de cet ouvrage et de la ligne qui le traverse était censée ouvrir à l'Empire japonais les portes de la Birmanie alors britannique. Elle s'est surtout traduite par un drame humain : la mort de près de 20 000 ouvriers ferroviaires, en majorité des prisonniers de guerre et des travailleurs asiatiques victimes des maladies tropicales, des mauvais traitements et des bombardements. A 11 heures, le convoi s'ébranle, s'enfonçant dans une forêt tropicale de plus en plus luxuriante, bruissante d'oiseaux et de papillons, et longeant, à main gauche, le golfe de Thaïlande. La nuit tombée, sans que les voyageurs ne le remarquent, l'Eastern & Oriental Express entre en territoire malais, suivant désormais la côte ouest de la péninsule, bordée par la mer Andaman puis par le détroit de Malacca. Un long arrêt à Butterworth donne assez de temps pour une excursion en bateau à George Town, sur l'île de Penang, une ville au charme colonial inimitable. Puis commence le dernier quart du trajet. Les enfilades de cocotiers, de palmiers et d'arbres du voyageur se font rares, et le tissu urbain toujours plus dense. C'est le signe que l'on approche de Singapour, mégapole tentaculaire, cosmopolite, et toujours bourdonnante de vie. Pour les voyageurs, débarqués à 11 heures sur le quai de la gare, une autre aventure commence ! ■

Lauren Geraud/Hemis



Pour les passagers qui veulent

profiter du piano-bar situé

en voiture centrale, la tenue

de soirée est de rigueur !



Inclus dans le billet : une dégustation de caviar et de vodka dans l'une des quatre voitures-restaurants.

TRANSSIBÉRIEN MOSCOU-PÉKIN

Filer vers le soleil levant à bord du train des tsars

Faut-il encore présenter le Transsibérien, ce train de tous les superlatifs, dont l'écrivain britannique Eric Newby écrit, en 1977 : « C'est le grand trajet en train. Tout le reste compte pour du beurre. » Démarré en 1891 pour relier les confins de l'Empire russe, d'ouest en est, de Moscou à Vladivostok, ce projet est achevé en 1916, un an avant la révolution bolchevique. À l'époque, c'est un exploit d'ingénierie. Aujourd'hui, c'est toujours la voie ferrée la plus longue du monde – près de 10 000 kilomètres à travers l'Oural, l'immensité de la taïga et la Sibérie. Si le tracé original termine sa course dans la mer du Japon, à Vladivostok, la plupart des touristes préfèrent bifurquer plus tôt vers le sud et la Chine pour aller jusqu'à Pékin.

Pour monter à bord de ce mythe, il faut se rendre à la gare Yaroslavsky, dans la capitale russe. Les soixante wagons s'ébranlent en direction des faubourgs moscovites puis traversent des bourgades à peine éclairées. Bientôt, les monts Oural marquant la fin de la plaine européenne s'élèvent à l'horizon. Le Transsibérien s'offre une longue escale à Iekaterinbourg, cœur industriel de la région et troisième ville de Russie. Puis reprend sa traversée sibérienne, tandis que derrière ses vitres défilent de mornes forêts de bouleaux et des petites datchas, villégiatures de bric et de broc perdues dans la taïga. Le convoi arrive à Irkoutsk, ancien comptoir de fourrures

et lieu d'exil politique devenu l'une des villes les plus peuplées de Sibérie orientale (600 000 habitants). C'est ici que descendent ceux qui souhaitent faire une pause au bord du lac Baïkal, dont la masse d'eau miroitante apparaît peu après la sortie de la ville. Le train remonte ensuite la Selenga jusqu'à son confluent avec l'Ouda où se découvre la capitale de la Bouriatie, Oulan-Oude et ses maisons en bois. Là se trouve l'embranchement majeur de la ligne. Au lieu de poursuivre vers l'est et Vladivostok, on peut en effet bifurquer vers le sud en empruntant le Transmongolien qui file vers Oulan-Bator, la capitale mongole où les yourtes se mêlent aux constructions modernes. Le train reprend ensuite sa course à travers le Dzhangal, province du Gobi oriental où se succèdent chaînes de montagnes et amples plaines. Des dunes annoncent les abords de la frontière chinoise où le train devra changer d'essieu en raison d'une modification de l'écartement des voies. À mesure que le convoi s'enfonce dans la Mongolie-Intérieure, en Chine, le paysage verdit. Le Transmongolien poursuit sa route, traversant la Grande Muraille, puis la longe sur quelques dizaines de kilomètres. Au terme du trajet, l'arrivée en gare de Pékin tire de sa torpeur. Dans l'ambiance feutrée du train, on ne s'en rendait pas compte. Mais une fois sur le quai, où règne une activité démentielle, plus de doute : on est bien en Asie ! ■



CARNET DE ROUTE

DURÉE
◆ Dix-huit jours, dix-sept nuits.

FRÉQUENCE
◆ Départ les mardis et dimanches toute l'année (www.trains-des-tsars.com).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Iekaterinbourg où le tsar de Russie Nicolas II a été exécuté avec sa famille par les bolcheviques en 1918.

◆ La cité sibérienne de Krasnoïarsk, sur les bords de l'Eniseï, fondée en 1628 par les Cosakas.

◆ A Oulan-Oude, le plus grand monastère bouddhiste de Russie.

◆ Le palais-musée du Bogdo Khan, construit au tout début du XX^e siècle à Oulan-Bator, résidence d'hiver du dernier empereur de Mongolie.

À LIRE
◆ *Michel Strogoff*, de Jules Verne, paru en 1876, décrit le périple du courrier du tsar pour avertir de l'arrivée imminente des hordes tartares.

◆ *Tangente vers l'est*, de Maylis de Kerangal (éd. Verticales), histoire d'un amour fulgurant entre un conscrit russe et une jeune française dans le huis clos du Transsibérien.



CARNET DE ROUTE

DURÉE
◆ Trois jours et quatre nuits.

FRÉQUENCE
◆ Du 17 octobre au 4 mai, deux trains par semaine, le mardi et le vendredi.

◆ Du 5 mai au 13 octobre, un train hebdomadaire supplémentaire dans chaque sens, le jeudi de Toronto, le dimanche de Vancouver (www.viarail.ca).

VISITES D'ÉTAPES

◆ **Les chutes du Niagara**, près de la ville, incontournables avant d'embarquer.

◆ **A Winnipeg**, le musée des Beaux-Arts accueille une des plus belles collections d'art Inuit.

◆ **Baladez-vous dans le parc Stanley**, 409 hectares de verdure et de sentiers en plein **Vancouver**. C'est là que se trouve le plus grand aquarium du Canada.

À LIRE
◆ *Le Dernier Crampón : le grand chemin de fer, 1881-1885*, de Pierre Burton (éd. McClelland & Stewart).

Cet ouvrage fleuve retrace l'aventure de la construction du chemin de fer jusqu'au Pacifique, qui changea littéralement la face du Canada.



CANADIAN TORONTO-VANCOUVER

Course contre-la-montre dans les solitudes du Grand Nord

Bien plus qu'un moyen de transport, ce train est un symbole de l'unité nationale canadienne. Il figure d'ailleurs sur le billet de 10 dollars. Au milieu du XIX^e siècle, les colonies britanniques du Canada (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Canada-Uni) envisagent de s'allier en une grande fédération. Elles posent une condition à cette union : la création d'une voie ferrée traversant tout le continent pour joindre l'Atlantique et le Pacifique. Construite entre 1881 et 1885, l'Intercolonial Railway, ancêtre du Canadian, jouera ce rôle de trait d'union. Après avoir stimulé le développement économique de la jeune nation, le train sera repris par la société Via Rail en 1973, qui mettra en avant ses atouts touristiques : wagons en acier flamboyant neufs, voiture avec dôme en verre pour la vue, passage par certains des paysages les plus spectaculaires de l'Amérique du Nord... et une ponctualité à toute épreuve !

Pour s'embarquer dans ce périple de 4 446 kilomètres et quatre-vingt-quatre heures en direction de Vancouver et la côte ouest, il ne faut pas manquer le départ à 22 heures précises de la gare de l'Union, à Toronto. Rapidement, le convoi laisse derrière lui les gratte-ciel de la capitale de l'Ontario et, à l'aube, le soleil se lève sur les forêts du Bouclier canadien ciblées de lacs. Dans cet océan de pins et d'eau, le Canadian trace sa

Paul Koni/Age Fotostock



Certaines voitures sont dotées de dômes en verre : le meilleur moyen d'en prendre plein la vue !



A mi-parcours, le convoi longe la péninsule de Kaikoura, un excellent endroit pour observer baleines et dauphins.

COASTAL PACIFIC PICTON-CHRISTCHURCH

Grisante virée le long des côtes néo-zélandaises

Prairies verdoyantes, fjords majestueux et plages de sable fin. Grimper à bord du Coastal Pacific, c'est s'offrir un condensé des beautés sauvages de la Nouvelle-Zélande en à peine cinq heures et 348 kilomètres de trajet. A bord, l'accent n'est du reste pas mis sur le confort des voyages au long cours (pas de cabines privatives, uniquement des allogements de sièges), mais tout entier sur les paysages traversés. Les wagons sont ainsi flanqués de larges baies vitrées et équipés de toits semi-panoramiques. L'un d'entre eux est même ouvert aux quatre vents, ce qui permet aux passagers qui n'ont pas peur de se faire décoiffer de profiter du grand air, du soleil et des embruns.

L'embarquement se fait à 13 h 15 en gare de Picton. Cette cité portuaire est bâtie à l'extrême ouest du fjord de la Reine-Charlotte, échancrure glaciaire parsemée d'îles et très prisée des croisiéristes. Le train s'ébranle en direction du sud, traversant d'abord les vignobles de Marlborough, région comptant pour 73 % de la production viticole néo-zélandaise. Il effectue une première halte à Blenheim, le siège régional. Parfait pour s'offrir un petit verre de muscat blanc du cru ! Quelques kilomètres plus loin se dessinent les plaines bocagères de la vallée de Wairau, théâtre, en 1843, d'un des premiers affrontements armés entre les Maoris et les

colons britanniques. Puis le convoi s'engage dans un étroit cordon littoral, coincé entre le Pacifique à main gauche, et les premiers sommets des Kaikoura Ranges, massif montagneux appartenant à la chaîne des Alpes du Sud. Le paysage se fait de plus en plus sauvage : pics escarpés blanchis de neiges éternelles, et côte rocheuse déchiquetée, battue par les vagues. Après deux heures de trajet, Kaikoura finit par apparaître à l'horizon. Bâtie sur une péninsule s'avancant sur des eaux très poissonneuses, la bourgade est bien connue des touristes car elle constitue un excellent poste d'observation des baleines et des dauphins. Mais le train reprend déjà sa route entre mer et montagne, jusqu'à atteindre, une heure plus tard, les plaines fertiles de la région de Canterbury, grenier de la Nouvelle-Zélande. Encore une heure à rouler à travers ce patchwork de champs de blé et de prairies où paissent les moutons, et les passagers arrivent en gare de Christchurch, terminus du voyage. Même s'il s'agit là de la deuxième plus grande ville du pays, celle que l'on a baptisée « Garden City » (cité-jardin) en raison de sa multitude de parcs et de jardins botaniques a encore quelques merveilles naturelles à offrir à ses visiteurs déjà repus de chlorophylle. A commencer par les rives verdoyantes de sa rivière, l'Avon, sur lesquelles on retrouve tout le charme de la campagne anglaise. ■



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Cinq heures

FRÉQUENCE

◆ De fin septembre à début mai, un train par jour (<http://railnewzealand.com/train-services/the-coastal-pacific>).

VISITES D'ÉTAPES

◆ A **Christchurch**, les lieux de tournage du *Seigneur des Anneaux*, la trilogie fantastique du réalisateur néo-zélandais Peter Jackson.

◆ Goûtez la langouste à **Kaikoura**, spécialité locale qui donne son nom à la ville.

◆ Au départ de **Picton**, les plus sportifs emprunteront la piste de la Reine-Charlotte qui s'étire sur 71 km. Ils auront une vue imprenable sur le fjord du Kenepuru.

À LIRE

◆ *Pai : The Whale Rider*, de Witi Ihimaera (éd. Théâtre), plongée dans les légendes du pays, également adapté au cinéma par Niki Caro (*Pai, l'élue d'un peuple nouveau*, 2003).

◆ *Utu*, de Caryl Férey (éd. Gallimard), raconte l'enquête d'un inspecteur de police néo-zélandais sur d'étranges meurtres rituels.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Dix heures et demie.

FRÉQUENCE

◆ Départ de Puno tous les lundis, mercredis, vendredis et dimanches, d'avril à octobre.

◆ De novembre à mars, pas de train le vendredi ([www.perurail.com/trains/andean-explorer](http://perurail.com/trains/andean-explorer)).

VISITES D'ÉTAPES

◆ A 30 km au nord de **Cuzco**, le marché coloré de Pisac est une explosion de saveurs.

◆ A **Andahuayllas**, l'église jésuite San Pedro, construite à partir du XVI^e siècle. Sa façade Renaissance austère tranche avec le faste baroque de son intérieur.

◆ **Puno**, l'endroit idéal pour une croisière sur le Titicaca.

À LIRE

◆ *La Ville et les Chiens*, premier roman du Nobel de littérature Mario Vargas Llosa, une réflexion sur la violence et l'oppression sociale.

À VOIR

◆ *Carnets de voyage* (2004), de Walter Salles, le périple en moto du jeune Ernesto « Che » Guevara, et notamment sa traversée de la cordillère des Andes.

ANDEAN EXPLORER PUNO-CUZCO

Effleurer les nuages en arpantant l'Altiplano péruvien

Service impeccable, épaisse moquette et porte-bagages en laton. L'Andean Explorer, c'est l'Orient-Express version péruvienne. En rachetant, en 1999, les droits d'exploitation de la Ferrocarril del Sur, la voie ferrée du sud qui relie Puno à Cuzco, la Perurail a appliqué à la lettre les recettes qui ont fait le succès du plus mythique des trains : même luxe, même décoration feutrée, même exigence de confort. Ses six wagons, peints de bleu profond et barrés d'une rayure jaune horizontale, copient le style des voitures-pullmans des années 1920. Seule la cuisine, certes raffinée, demeure typiquement péruvienne.

Le tracé de cette ligne, une des plus hautes du monde, ne passe jamais en dessous de 3 000 mètres d'altitude. Puno, sa gare de départ, est perchée à plus de 3 800 mètres. Le train s'élance d'abord vers le nord, longeant le lac Titicaca jusqu'à Juliaca, la capitale de la province de San Román. Les commerçants, qui ont posé leurs étals à même les voies, repilent boutique quand la vibration des rails leur annonce l'arrivée du convoi... pour se réinstaller aussitôt une fois celui-ci passé. Bifurquant vers l'ouest, l'Andean Explorer s'engage alors sur l'Altiplano. Cette immense plaine d'altitude bordée à l'ouest par la masse sombre de la cordillère andine ressemble à un océan brun où s'accrochent, par endroits, des touffes de graminées malmenées par les vents. Tout ce vert n'est pas de trop pour oublier les rigueurs de l'Altiplano. ■

Ana Ducon/Onlyworld.net



Avec sa petite église dédiée

au «Jésus de la canne à sucre».

La Raya (4 319 mètres) est

le point culminant du trajet.



Blaine Harrington III/Alamy/Hième

CALIFORNIA ZEPHYR CHICAGO-SAN FRANCISCO

Le bolide des stars à la conquête du Far West

C'est, avec la route 66, l'un des itinéraires qui incarne le mieux l'Amérique des grands espaces. Inaugurée en 1949, cette liaison transcontinentale permet en effet de relier Chicago à San Francisco, sur les traces des pionniers du Far West, en traversant quelques-uns des paysages les plus spectaculaires des Etats-Unis. Pour en profiter, le California Zephyr a accroché à ses rutilants wagons en inox les premières voitures-dômes de l'histoire du chemin de fer, dotées d'une protubérance vitrée au milieu du toit autorisant une vision panoramique. Cet attribut et le confort des suites font fureur, notamment auprès des stars de Hollywood qui, dans les années 1950, se ruèrent à bord. Délaissée à la fin des années 1960, la ligne fut temporairement supprimée, puis relancée avant d'être finalement repris par la National Railroad Passenger Corporation (Amtrak), décidée à lui redonner sa splendeur d'antan.

Bien qu'on puisse emprunter la ligne dans ses deux sens de circulation, pas une seconde d'hésitation, il faut monter à bord du train à Chicago afin de rouler vers l'ouest. Le convoi démarre de la gare de l'Union, peu avant le coucher du soleil, traverse de nuit les premiers villages de l'Iowa pour se réveiller au petit matin au milieu des vastes plaines à maïs et à blé du Nebraska. A 9 heures, le train

fait une première escale à Denver, avant de se lancer dans l'ascension des Rocheuses. La locomotive avale lentement la pente, donnant aux voyageurs amplement le temps de profiter des enfilades de pics toisant un océan de pins mangés par la brume. Pas âme qui vive à l'horizon, sinon, quelques sportifs s'adonnant au canyoning le long du fleuve Colorado. Une fois passé la ville de Grand Junction, le thermomètre grimpe et le décor change, dévoilant les gorges orangées tapisées de broussailles du désert de l'Utah. Puis jusqu'à Salt Lake City, entournée par le sud, le California Zephyr longe une plaine immense bordée de hauts plateaux. Après avoir franchi le col de Donner (situé à 2 100 mètres d'altitude), le train amorce sa descente vers la ville de Colfax tandis que la terre s'empourpre, ponctuée çà et là de palmiers et de la silhouette méditerranéenne des cyprès. Pendant la dernière heure du trajet, le train longe les rives des baies de Suisun, de San Pablo, puis de San Francisco, jusqu'à atteindre les quais de la gare d'Emeryville, son terminus. Les passagers n'ont alors plus qu'à franchir les 7 kilomètres du pont d'Oakland pour débouler en plein dans le centre-ville de San Francisco. Après trois jours à travers les grands espaces dépouillés, la découverte des bars lounge, des salles de concerts et des boîtes de nuit de Frisco la branchée ressemble à un grand écart.

Inaugurée en 1881, la gare de l'Union, à Denver, a rouvert en 2014 après d'importants travaux.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Trois jours, deux nuits.

FRÉQUENCE

◆ Deux trains par jour au départ de Chicago, à 14 h et 14 h 50 (<https://francis.amtrak.com/california-zephyr-train>).

VISITES D'ÉTAPES

◆ La Ghost Town de **Saint Elmo**, à mi-chemin entre Gunnison et Colorado Springs, un décor de western avec saloon et prison.

◆ Parmi les parcs nationaux traversés, citons, dans l'**Utah**, Capitol Reef, Canyonlands, Arches ; et pour la **Californie**, Yosemite et Sequoia.

◆ Dans le quartier de Mission District, à **San Francisco**, rendez-vous à l'Inn Chapel, une ancienne morgue transformée en salle de concerts.

À LIRE

◆ **Sur la route**, le récit initiatique de Jack Kerouac, un monument de la littérature américaine (éd. Gallimard).

◆ La saga littéraire créée en 1978 par Armistead Maupin, **Chroniques de San Francisco**, récits des vies de personnages attachants dans le San Francisco contestataire de la fin des années 1970.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Quinze heures.

FRÉQUENCE

◆ Deux départs tous les jours de l'année, dans les deux sens, à 6 h, en première classe, et à 7 h, en seconde classe (www.chepe.com.mx).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Le petit village de **San Juanito**, scène de western avec ses rancheros coiffés de chapeaux de cow-boys et chaussés de santiags.

◆ Dans le parc écotouristique d'**Arareko**, louez une **cabára** (maisonnette rustique) pour une immersion dans la sierra.

◆ Partez en rafting sur la rivière Urique, près du bourg de **Divisadero**.

À LIRE

◆ **Né pour courir**, de Christopher McDougall (éd. Guérin), braque les projecteurs sur les capacités physiques remarquables des Tarahumaras, une tribu de superathlètes.

À VOIR

◆ **Lumière silencieuse** (2007), du cinéaste mexicain Carlos Reygadas, l'histoire d'un amour impossible entre deux membres d'une communauté monastique de la sierra, tiraillés entre sacré et profane.



EL CHEPE LOS MOCHIS-CHIHUAHUA

Un numéro d'équilibriste dans la sierra Tarahumara

tonnant pour un pays aussi vaste, mais il n'existe au Mexique qu'une seule ligne de chemin de fer à destination des voyageurs, tous les autres se contentant de convoyer des marchandises. Cet unique train, surnommé «El Chepe» («che» pour Chihuahua et «pe» pour Pacifico) vaut à lui seul le détour. Inaugurée en 1961, la ligne qu'il emprunte a mis près d'un siècle à être achevée. Il faut dire qu'elle passe par les reliefs escarpés de la sierra Tarahumara sur lesquels des générations d'ingénieurs ferroviaires se cassèrent les dents avant d'imaginer les ouvrages d'art adaptés à son franchissement. Au prix de leurs efforts, le train est désormais le moyen le plus facile de découvrir cet arrière-pays du nord du Mexique, loin des sentiers battus du tourisme de masse.

Le départ se fait tôt le matin en gare de Los Mochis, troisième ville de l'Etat de Sinaloa, sur le golfe de Californie. Cette cité a été fondée à la fin du XIX^e siècle par le communiste utopique américain Albert Kimsey Owen, également à l'origine du projet initial de voie ferrée. Le train s'offre un petit échauffement en sillonnant d'abord les vergers de la vallée d'El Fuerte, luisant sous les premiers rayons du soleil. Les choses sérieuses commencent quand le convoi se lance à l'assaut des surplombs rocheux qui marquent l'entrée dans la sierra Tarahumara. Bientôt, tout n'est

plus qu'à-pics vertigineux, parois verticales s'élançant d'un bloc vers l'azur et entrelacs de gorges aux tons ocre et rouges, rafraîchis par endroits du vert tendre des euphorbes. Le train s'engage alors dans les Barrancas del Cobre (les canyons du cuivre), balafrés géologiques couleur vert-de-gris creusées par six rivières distinctes, et longues en tout de 650 kilomètres (200 kilomètres de plus que le Grand Canyon du Colorado). Ces contrées reculées, territoire de l'ethnie indienne des Tarahumaras, ont inspiré l'écrivain surréaliste Antonin Artaud, venu y séjourner longuement en 1936 pour étudier notamment la cérémonie chamanique du peyot, un cactus hallucinogène. Creusant son chemin dans la roche, et enjambant les gorges quand celle-ci se fait trop large, El Chepe grimpe jusqu'à Creel, un village indien niché à 2 300 mètres d'altitude. La plupart des touristes descendant ici, car c'est la porte d'entrée d'une multitude de merveilles naturelles : cascades, lacs d'altitude, grottes, sources thermales, cheminées des fées. Mais les rails, eux, poursuivent vers le nord-est. Ils finissent par retrouver, une centaine de kilomètres plus loin, le plat des grands espaces et du désert et, au loin, Chihuahua, capitale de l'Etat du même nom. Après 36 ponts au-dessus du vide et 87 tunnels à travers la montagne, c'est un retour bien mérité à l'horizontal. ■

Jean-Pierre Degas/Hemis





Jon Arnold Images/Hemis

ROCKY MOUNTAINEER SEATTLE-BANFF

Ruée vers les étincelants sommets de l'Ouest canadien

Splendor sine occasu, splendeur sans faille. Pour prendre toute la mesure de la devise de la Colombie-Britannique, rien de mieux que le train qui traverse d'ouest en est cette province, l'une des plus sauvages du Canada. Cette ligne, mise en service récemment, en 1990, est opérée par le groupe Armstrong, entreprise familiale devenue en quelques années la plus grande compagnie privée de services ferroviaires en Amérique du Nord, avec plus d'un million de passagers depuis sa création. La société qui se targue d'avoir, en 1999, établi le record du plus long train de passagers de l'histoire du Canada (41 voitures), propose une demi-douzaine d'itinéraires à travers l'Ouest canadien. Le dernier circuit, inauguré en 2013, suit pour la première fois un tracé international reliant Etats-Unis et Canada, via la ligne First Passage to the West. C'est à Seattle, plus grande ville du nord-ouest des Etats-Unis, que commence le voyage. Pas nécessairement sous la pluie, comme le laisserait présager la réputation de la «Rainy City» : certes, il pleut en moyenne 158 jours par an sur la région... mais de façon beaucoup moins intensive qu'ailleurs, et notamment à Houston, Miami, ou New York. Le train laisse de toute façon derrière lui cette controverse météorologique pour filer le long de la côte Pacifique, à main gauche. Afin de permettre aux passagers de profiter du pay-

sage, il ralentit au passage des hot spots : sommets les plus photogéniques de la chaîne des Cascades, à l'est, et chapelets d'îles de la baie de Bellingham rougissant dans les derniers rayons du crépuscule. Le lendemain, les voyageurs se réveillent de l'autre côté de la frontière, à Vancouver, où une longue escale laisse le temps de visiter la troisième agglomération la plus peuplée du Canada... et de s'offrir une balade sur le pont suspendu de Capilano : 486 mètres d'acier pour une hauteur équivalente à 30 étages, avec vue imprenable sur les forêts de conifères et les eaux vives en contrebas. Le convoi entame alors sa traversée de la Colombie-Britannique, suivant un tracé qui fait revivre les grandes heures de la ruée vers l'or, lorsque, à partir de 1858, des milliers de pionniers se lancèrent en quête de pépites à l'assaut des territoires inexplorés de l'Est. Il traverse d'abord les champs verdoyants bordant le fleuve Fraser, puis rase les canyons sinueux et les pics de la chaîne côtière, et atteint Kamloops, qui malgré ses 100 000 habitants, a gardé ses airs de western. Puis c'est l'ascension des Rocheuses canadiennes, bouquet final de l'itinéraire. Lacs d'altitude étincelants au pied des glaciers et forêts de pins denses percés par la flèche d'argent des torrents déchainés : «splendeur sans faille», la devise ne fait plus de doute dans l'esprit des voyageurs, lorsqu'ils descendent à Banff, le terminus. ■

Le train emprunte le même chemin que les chercheurs d'or qui affluèrent dans la région il y a un siècle et demi.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Huit jours, sept nuits, dont trois jours à bord.

FRÉQUENCE

◆ Douze départs de Seattle et de Vancouver, de mai à septembre (www.rockymountaineer.com).

VISITES D'ÉTAPES

◆ A Kamloops, le musée de la Nation autochtone Secwepemc dispose d'une superbe collection d'artefacts.

◆ Les plus téméraires se lanceront, en kayak ou en raft, sur les eaux tumultueuses du Hell's Gate, dans le canyon du Fraser.

◆ Le circuit proposé par la compagnie ferroviaire prévoit un tour en hélicoptère de douze minutes à Kananaskis pour admirer les Rocheuses du ciel.

À LIRE

◆ Dans *Le Vent en parle encore*, de Michel Jean (éd. Libre expression), une avocate enquête sur l'enlèvement de milliers d'enfants amérindiens, arrachés à leurs parents pour être transformés en «bons petits Blancs». Un récit inspiré d'une pratique bien réelle qui n'a pris fin qu'en 1996.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Vingt-sept heures.

FRÉQUENCE

◆ Un départ par jour, à 8 h 30 dans les deux sens. Une seule escale, différente selon l'itinéraire : à Kimberley dans le sens Pretoria-Le Cap, et à Matjiesfontein en partant du Cap (www.bluetrain.co.za).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Goûtez des plats typiques chez Mamma Africa (sauces d'antilope, autruche, crocodile...), dans un bel immeuble victorien du Cap.

◆ L'ascension de l'emblématique Table Mountain permet d'accéder au plus beau des panoramas du cap de Bonne-Espérance.

◆ Près de Pretoria, visitez Cullinan, la première mine de diamants toujours en activité.

À LIRE

◆ La *Lionne blanche*, de Henning Mankell (éd. Seuil), roman policier avec pour toile de fond l'apartheid.

◆ John Maxwell Coetzee, Nobel de littérature en 2003, a signé une *autobiographie* en trois tomes (Scènes de la vie d'un jeune garçon, Vers l'âge d'homme, L'Eté de la vie, éd. Points).



Une grande partie de l'itinéraire sinuera au milieu des plateaux arides du Karoo, dans l'arrière-pays sud-africain.

BLUE TRAIN LE CAP-PRETORIA

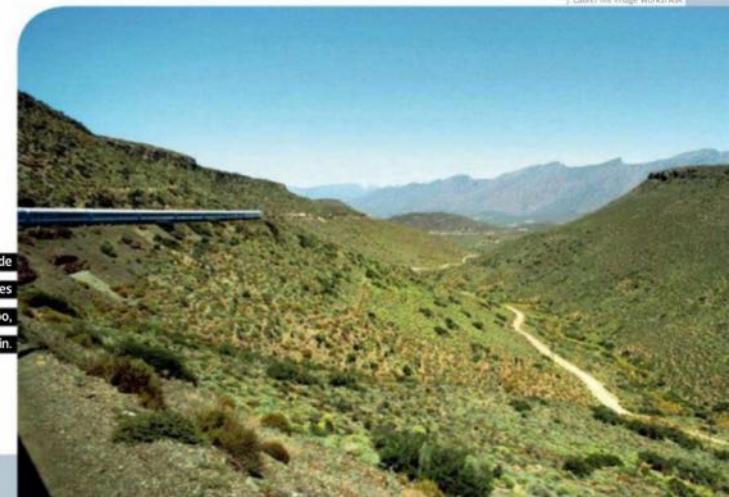
Sur la piste des diamants à bord d'un palace roulant

Pour plaire aux riches colons européens, ce train a fait d'emblée le choix du luxe. Dès sa création, en 1923, la nouvelle ligne reliant Le Cap à Pretoria mise ainsi sur un confort digne des trains de prestige du Vieux Continent. Eau chaude dans tous les wagons, baignoires sabots, suites lambrisées de boisseries en bouleau : ses prestations haut de gamme ne tardent pas à attirer non seulement la grande bourgeoisie naissante du pays, qui l'emprunte pour visiter ses mines d'or et de diamants, mais aussi de plus en plus de touristes aisés. Alors que tous les autres chemins de fer d'Afrique du Sud pratiquent la ségrégation à bord (wagons pour Blancs et wagons pour Noirs), le Blue Train accepte tout voyageur... à condition qu'il ait les moyens de se payer le ticket ! Et si l'abolition de l'apartheid, le 30 juin 1991, a mis fin à la discrimination dans les transports, elle n'a pas fait baisser le tarif de l'aller-retour à bord de cette ligne de prestige. Rénovés en 1997, ses wagons bleu saphir embarquent désormais à leur bord l'humour à l'anglaise avec table de bridge et fauteuils club, services de blanchisserie et un majordome par voiture. Pas à la portée de toutes les bourses, donc.

Le départ a lieu sur les quais de la gare moderne du Cap, la capitale parlementaire du pays, bercée par les lames de l'Atlantique et surplombée par l'emblématique silhouette

allongée de la montagne de la Table. La locomotive s'ébranle en sifflant, traversant d'abord les banlieues chics pour entrer dans un paysage de vignobles auxquels succéderont bientôt les vergers de la vallée de la Hex. Le convoi ondule vers le nord, dans un décor de plus en plus aride. Sur les coups de 16 heures, il commence sa traversée du Karoo, zone semi-désertique couvrant les deux tiers du pays qui, avec ses maisons blanchies à la chaux, ses bosquets d'aloès et ses vieux moulins, a des airs de Far West à la sauce victorienne. A travers les plaines grillées par le soleil, les gares défilent : Worcester, Matjiesfontein, Beaufort West, De Aar... Autant de toponymes qui retracent l'histoire coloniale du pays, néerlandaise d'abord, puis britannique. Après avoir traversé Kimberley, capitale du diamant, le Blue Train s'engage sur le haut plateau du Highveld, dont le sous-sol a livré, à lui seul, depuis 1880, plus de la moitié de l'or trouvé dans le monde. Et après une ultime cavalcade dans les pâtures mouchetées de termitières du Transvaal, il atteint Pretoria, l'ancien centre du pouvoir de l'apartheid. L'ex-bastion de la domination blanche a bien changé depuis que s'y sont installés la nouvelle élite politique du pays et ses fonctionnaires noirs. Mais le poids de la ségrégation raciale se ressent encore par endroits. De quoi redescendre sur terre, après tout ce faste à la gloire du passé colonial. ■

J. Laure/The Image Works/Ask





En arrivant en Chine, sur son dernier tronçon, le Shangri-La sinuеe dans les solitudes arides du désert de Gobi.

GOLDEN EAGLE LUXURY MOSCOU-PÉKIN

Une caravane grand luxe sur la route de la soie

La plus mythique des traversées : Moscou à Pékin, non en empruntant les rails du Transsibérien, par le Nord et la Mongolie, mais en suivant la route de la soie, via l'Asie centrale. Khiva, Boukhara, Samarkand, Turfan : les noms de gares sont ceux des cités oasis millénaires qui servaient d'escalopes aux caravanes entre le désert du Karakoum, à l'est, et celui du Takla-Makan, aux portes de la Chine. Pour rendre possible cette odyssee, la compagnie Golden Eagle Luxury Trains, basée au Royaume-Uni, a connecté, en 2007, deux convois entre eux : le Shangri-La Express, pour la partie chinoise du trajet, et le Golden Eagle, de la frontière kazakhe à Moscou.

Cette épopée de vingt-deux jours et de 11 250 kilomètres débute sur un quai privatisé de la principale gare moscovite, direction Volgograd (ex-Stalingrad). Là, les wagons bleu et or du Golden Eagle traversent la Volga et mettent le cap vers le sud-est. Avant les étendues desséchées qui bordent la rive droite de la mer Caspienne, le convoi arrive en Ouzbékistan et marque une escale à Khiva. Retranchée derrière ses hautes murailles en briques, c'est la première étape sur la route de la soie à proprement parler. A partir de là, le train s'enfonce dans les sables noirs du Karakoum, traversant tout le Turkménistan, jusqu'à sa capitale, Achgabat. Il bifurque alors en direction du soleil levant, entrant à Mary

au matin du huitième jour, ville fondée par Alexandre le Grand en 328 av. J.-C. Suivant toujours l'ancienne piste caravanière, le train repasse alors la frontière ouzbék pour un crochet vers le nord et deux joyaux : Boukhara d'abord, cité oasis qui fait surgir, parmi les dunes rouges du désert du Kyzylkoum, la silhouette de ses iwans (portique marquant l'accès à une mosquée). Puis Samarkand et ses dômes d'un bleu turquoise irréel. Le Golden Eagle entre à nouveau au Kazakhstan, et longe la chaîne des Altatau à main droite, dont les pics enneigés culminent au-dessus des 4 500 mètres. Au treizième jour, l'entrée en Chine s'accompagne d'un changement de train. Le reste du parcours se fera à bord du Shangri-La Express, qui part à l'assaut du désert du Takla-Makan puis du Gobi, dévoilant deux anciennes étapes incontournables pour les caravanes : Turfan, bastion de la minorité musulmane ouïghoure, puis Jiayuguan, à l'architecture beaucoup plus chinoise, où la Grande Muraille, à son extrémité occidentale, termine sa course dans les sables. Le train finit par atteindre Xi'an, porte orientale historique de la route de la Soie. Une dernière journée à travers la plaine de Chine du Nord, et voilà Pékin. Après vingt-deux jours sur les traces de Marco Polo, d'Alexandre le Grand et de Genghis Kahn, les passagers se demandent encore si leur traversée n'était pas finalement le plus beau des mirages. ■



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Vingt-deux jours, vingt et une nuits.

FRÉQUENCE

◆ Un seul départ par an, le prochain du 19 septembre au 10 octobre 2016 (www.classictraintravel.com).

VISITES D'ÉTAPES

◆ Du haut de sa cinquantaine de mètres, le minaret d'Islam Khodja, à Khiva, surplombe un superbe ensemble de mosquées, mausolées et palais richement décorés.

◆ A Boukhara, la madrasa Mir-i-Arab, l'un des trésors architecturaux de la ville. Parcourez les allées encombrées du marché Abdullah pour observer les artisans tisser leurs soieries et tapis.

◆ A Dunhuang, offrez-vous une balade à dos de chameau dans le désert de Gobi.

À VOIR

◆ Sur la route de la soie, film de Junya Satō (1988), tragique histoire d'amour et de guerre dans la Chine du XI^e siècle.

À LIRE

◆ Longue marche, de Bernard Olivier (éd. Phébus), récit de quatre années à pied sur la mythique route de la soie.



CARNET DE ROUTE

DURÉE

◆ Quatorze jours, treize nuits pour l'itinéraire le plus long.

FRÉQUENCE

◆ Deux à sept départs par mois (www.rovos.com).

VISITES D'ÉTAPES

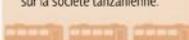
◆ Le parc national de Matobo, au sud de Bulawayo, abrite une importante population de rhinocéros et possède une des plus fortes concentrations d'art rupestre d'Afrique australe remontant à au moins treize mille ans.

◆ A 100 km en aval des chutes Victoria, des safaris en canoë permettent d'admirer toute la majesté d'Zambèze plus apaisé.

À LIRE

◆ Une saison blanche et sèche, d'André Brink (éd. Le Livre de Poche). Un Africain découvre fortuitement les conditions de vie des Noirs qu'il a toujours côtoyés. Interdit en Afrique du Sud à sa sortie, l'ouvrage est aujourd'hui un classique.

◆ Dans La Reine des pluies (éd. Pocket), Katherine Scholes plonge dans l'univers des missions chrétiennes et témoigne de leur impact sur la société tanzanienne.



ROVOS RAIL LE CAP-DAR ES-SALAAM

Safari au cœur des plus belles réserves d'Afrique australe

Créé en 1989, ce train cinq étoiles mérite son surnom : *Pride of Africa* (fierté de l'Afrique). Son principe est simple : combiner le sens du luxe, hérité de l'âge d'or des chemins de fer, à quelques-uns des paysages les plus grandioses de la partie australe du continent africain, pour un voyage aux airs de safari géant. Ses wagons vert bouteille, qui emportent à leur bord un maximum de 72 privilégiés, roulent sur plusieurs circuits, certains prenant deux jours, d'autres deux semaines. Le plus beau de ces tracés étant sans conteste celui qui relie Le Cap à la capitale tanzanienne, Dar es-Salaam, en traversant le Botswana, le Zimbabwe, et la Zambie.

Après avoir embarqué ses passagers en gare du Cap, le Rovos Rail suit pendant trois jours exactement les mêmes rails que le Blue train (lire pages précédentes), traversant le veld sud-africain et son décor de Far West. Mais au matin du quatrième jour, juste avant d'atteindre Pretoria, il bifurque vers l'ouest, et marque une étape de deux jours à Zeerust. Le temps pour les passagers de visiter les 750 km² de la réserve privée de Madikwe, l'un des plus beaux parcs d'Afrique du Sud où vivent en liberté éléphants, rhinocéros blancs et noirs, guépards, et lyacons. Le voyage en train reprend le sixième jour, direction Gabarone, la capitale du Botswana, puis le Zimbabwe, dont la frontière est franchie la nuit.

Christian Heitz/Hemis



Epaisse moquette et baies vitrées. La voiture de queue permet de contempler les paysages confortablement.

GEO

HORS-SÉRIE COLLECTION

13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex.
Standard : 01 73 05 45 45. Fax : 01 47 92 66 75.

RÉDACTEUR EN CHEF

Eric Meyer

SECRÉTARIAT

Corinne Barouger (6061)

RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT

Jean-Luc Coatalem (6073)

DIRECTEUR ARTISTIQUE

Pascal Comte (6068)

CHEF DE SERVICE

Jean-Yves Durand (6086)

PREMIÈRE SECRÉTAIRE DE RÉDACTION

François Chauvin (6162)

CHEF DE RUBRIQUE GEOFR ET RÉSEAUX SOCIAUX

Mathilde Saljougui (6089), avec Claire Brossillon (6079) et Elodie Montréal (cadreuse - monteuse)

PREMIÈRE RÉDACTRICE GRAPHISTE

Béatrice Gaullier (5943)

CHEF DE SERVICE PHOTO

Agnès Destant (6021)

FABRICATION

Stéphane Roussel (6340), Gauthier Cousergue (4784)

ON CONTRIBUE À LA RÉALISATION DE CE NUMÉRO

Sébastien Desurmont, Adrien Guilleminot, Clément Imbert (chef de service), Frédérique Josse, Valérie Kubiak, Laurence Le Van, Léo Pajon, Laurent Passicousset, Volker Saux, Jean-Christophe Servant, Thilo Thielke. Secrétaire de rédaction : Christian Debraine. Rédactrices graphistes : Clémie Devoucoux, Patricia Lavaque et Sophie Tesson. Cartographe : Léonie Schlosser.

Magazine édité par



13, rue Henri-Barbusse, 92624 Gennevilliers Cedex.

Société en nom collectif au capital de 3 000 000 €, d'une durée de 99 ans, ayant pour gérant Gruner + Jahr Communication GmbH. Ses principaux associés sont Média Communication S.A.S. et Gruner und Jahr Communication GmbH.

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION ET ÉDITEUR : Rolf Heinz

DIRECTRICE MARKETING ADJOINTE : Julie Le Floc'h

CHEF DE GROUPE : Hélène Coin

(Pour joindre directement votre correspondant, composez le **01 73 05** + les 4 chiffres suivant son nom.)

DIRECTEUR EXÉCUTIF DE PRISMA PUB : Philipp Schmidt (5188)

DIRECTRICE COMMERCIALE : Virginie Lubot (6450)

DIRECTRICE COMMERCIALE (OPÉRATIONS SPÉCIALES) : Géraldine Pangrazzi (4749)

DIRECTEUR DE PUBLICITÉ : Arnaud Mallard

RESPONSABLES DE CLIENTÈLE : Evelyne Allain Tholy (6424), Karine Azoulay (6480), Sabine Zimmermann (6469)

DIRECTRICE DE PUBLICITÉ, SECTEUR AUTOMOBILE ET LUXE : Dominique Bellanger (4528)

RESPONSABLE BACK OFFICE : Katell Blideau (6562)

RESPONSABLE EXÉCUTION : Rachel Eyango (4639)

ASSISTANTE COMMERCIALE : Corinne Prod'homme (6450)

DIRECTRICE DES ÉTUDES ÉDITORIALES : Isabelle Demally Engelsen (5338)

DIRECTEUR MARKETING CLIENT : Laurent Grolez (6025)

DIRECTEUR COMMERCIALISATION RÉSEAU : Serge Hayek (6471)

DIRECTION DES VENTES : Bruno Recurt (5567) Secrétariat (5674)

DIRECTRICE MARKETING OPÉRATIONNEL ET ÉTUDES DIFFUSION : Béatrice Vannière (5342)

Photogravure : MOHN Media Mohndruck, GMBH, Carl-Bertelsmann-Straße 161 M, 33311 Gütersloh, Allemagne.

Imprimé en France : Imprimerie Pollina Z.I. de Chasnais - 85407 Luçon.

©Prisma Média 2016. Dépôt légal : avril 2016

Diffusion Prestisal - ISSN : 1956-7855. Créditation : janvier 2016

Numéro de commission paritaire : 0913 K 83550



Notre publication adhère à
et s'engage à suivre les
normes de l'ABP
et de l'APPP
pour assurer la qualité
d'une publicité honnête et respectueuse du public.
Contact : contact@geo.org ou APP
11, rue Sante-Florine - 75008 Paris

NATIONAL GEOGRAPHIC TRAVELER

NOUVEAU N°1

LES NOUVELLES FAÇONS DE VOYAGER

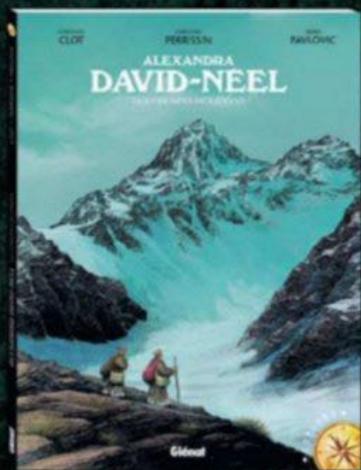
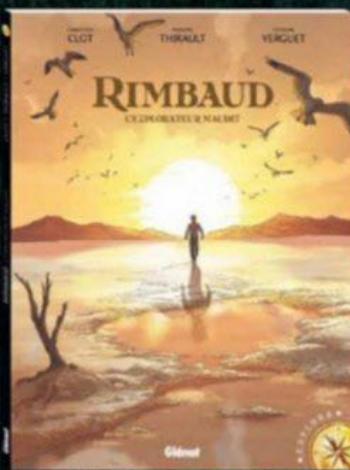
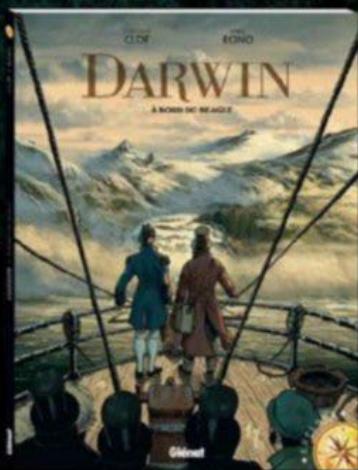
LANCEMENT MONDIAL LE 24 MARS EN KIOSQUE



DANS CE NUMÉRO
GAGNEZ UN TOUR
DU MONDE
et devenez reporter
pour TRAVELER!

VOYAGES, EXPÉRIENCES & RÉCITS

SANS LES EXPLORATEURS,
LE MONDE NE SERAIT ENCORE
QU'UNE PAGE BLANCHE



DISPONIBLES AU RAYON BD



Glénat
www.glenatbd.com

