

Moscou – Vladivostok

La froide route de la soie (I)



L'an dernier, Philippe Geelhand nous avait conté sa "Transafrica", une balade sympa en Afrique du Sud qui lui donna le goût des grands voyages. Passionné de la Russie et de ses pays satellites – il y travaille régulièrement – il a décidé de relier, au guidon d'une BMW R 1150 GS, Moscou à Vladivostok, ville qui se trouve juste en face du Japon. Un périple de quelques 19.000 km qu'il pensait réaliser dans les dernières chaleurs de l'été mais qu'il entama à l'aube de l'hiver empêtré qu'il fut dans les arcanes de l'administration russe et plus spécialement des services de douanes. De touristique, ce périple devint exploit sportif puisque souvent il affronta des températures flirtant avec les moins 50° ! Malgré de grands moments de découragement et de solitude, il voulut atteindre le but car ce voyage était combiné avec une action humanitaire. Touché par la détresse des orphelins russes et du travail accompli par l'association SOS Village d'Enfants, il trouva des firmes et des particuliers qui le sponsorisèrent au kilomètre parcouru. Vous aussi vous pouvez contribuer au travail fantastique de SOS Villages d'Enfants dans les différents pays traversés en faisant don d'un segment du voyage. Ce don est directement et intégralement versé à l'association via le site www.moscow-vladivostok.net

Au printemps dernier, vous m'avez accompagné sur "ma" Transafrica. Les pistes d'Afrique du Sud de Johannesburg au Cap nous avaient régales et les paysages traversés étaient somptueux.

Je vous propose cette fois-ci de parcourir ensemble la Russie, l'Asie Centrale et la Mongolie, pour un voyage de 19.000 km reliant Moscou à Vladivostok.

La Russie, son Transsibérien et son lac Baïkal, l'Ouzbékistan et la Route de la Soie, la Mongolie et le désert de Gobi of-

frent des images d'aventure et de découvertes infinies.

La variété du terrain y est spectaculaire : steppes, déserts, montagnes, plaines, toundra etc.

Le périple se faisant dans le cadre d'une collecte de fonds pour SOS Villages d'enfants, je ferai étape dans les villages de l'œuvre déjà opérationnels dans les différents pays traversés.

Pour un tel périple, il faut une moto solide et fiable. C'est au guidon d'une BMW

R 1150 GS Adventure que je prends le départ.

Pour gagner quatre jours, temps qu'il faut pour atteindre de Belgique le "vrai" départ à Moscou, un des partenaires du projet me propose de m'y amener, ainsi que la moto, dans un avion-cargo. Alors que ma boussole devrait invariablement indiquer l'Est, c'est en direction opposée que je parcours les premiers 120 km vers Ostende.

Et pourtant, il vole...

Avec l'habituelle ponctualité russe (?) m'attend un Antonov-12, dont l'équipage m'explique avec grande fierté qu'il date de ... 1957. Du "quasi" neuf ... même s'il est maculé d'huile. Une fois tout le cargo chargé, il ne reste plus de place pour la moto. Déchargement de quelques caisses et chargement de la moto. Mais voilà, vu que le responsable "fret" ne voulait rien laisser en Belgique, l'équipage russe me prouve sa capacité créative et mécanique (quoique ...). Rien de plus simple : ils démontent les portes arrière du cargo (chacune faisant tout de même 6m sur 2). Puis ils gavent le coucou de palettes jusqu'à plus faim. Et là, à 9, ils soulèvent les portes qu'ils reboulonnent à



▲ Philippe Geelhand nous emmène avec sa BMW R 1150 GS dans un voyage qui par la grâce des douaniers russes est devenu une véritable aventure hivernale.

▼ La frontière entre la Russie et le Kazakhstan se franchi au moyen d'un bac qui traverse la Volga.



la carcasse... Et oui, sur le tarmac d'Ostende, j'étais déjà un peu en Russie... C'est finalement avec trois heures de retard que l'appareil s'envole. Mais patatra ! Faux départ, une des portes mal fixée fait mine de s'ouvrir et l'on risque de perdre quelques palettes (mes "coéquipiers" ne semblent guère se soucier de la moto). Retour à la case départ, séance de mécanique pour un équipage stressé par les réflexions des autorités aéroportuaires d'Ostende et nous voilà enfin vraiment partis.

Je suis installé derrière la cabine dans un compartiment "joliment" décoré de faux tapis orientaux agrafés aux parois de la carlingue. L'équipage est très sympa et le commandant me propose de prendre place dans le siège du copilote pour m'expliquer comment fonctionne son coucou à la réputation en béton. Après m'avoir détaillé chaque bouton et levier, il me fait signe de prendre les commandes. Ayant remarqué les voyants "avto pilot" allumés, j'obéis sans me poser de question. Fier comme Icare, je survole les plaines de Russie occidentale, jusqu'au moment où le commandant coupe l'"avto pilot". Mes mains se crispent, mon sourire également. Le pilote (le vrai) me fait signe de ramener les commandes doucement vers moi, l'altimètre se met à grimper, puis il me fait signe de tourner légèrement à gauche pour éviter un orage. Rapidement, je lui demande de reprendre en main son spoutnik : *"Ja pilot mototsikel, Ti pilot samaliot"* (en russe, très basique, je suis motard, tu es pilote). Faut pas confondre les genres.

Les paperasses papelardes

Avec tout ça, on atterrit à Moscou à minuit passé... Et là, pas de plate-forme pour sortir la moto. Peu rassuré par le procédé, c'est finalement les roues calées entre trois poutrelles de bois que je descends la moto de l'avion. Mais pas question de prendre la route, après moult discussions avec les autorités, la GS 1150 doit passer la nuit au "sklad" (un entrepôt sinistre).

Le lendemain, je repars plein d'enthousiasme vers l'aéroport avec l'espoir de retrouver ma "belle". Sans demander quoi que ce soit à l'"agrana" de service (le garde), qui m'aurait de toute façon refusé l'accès, je rentre où la BMW a passé la nuit. Quel soulagement de la voir et de savoir que personne ne l'a "empruntée".

Un douanier suisse gagnerait ici sans aucun problème la palme d'or de l'amabilité. Présentant tous mes documents de transports ainsi que ceux de la moto, les douaniers m'ignorent royalement, me lançant de temps en temps un 'chiassé' (ne vous inquiétez pas, ça veut juste dire, "un moment"). Je passe de bureau en bureau où l'on accueille l'étranger comme la peste.

Ici, Kafka est complètement dépassé, je nage dans l'absurdité absolue. Je passe et repasse dans un nombre incalculable de services, où, à chaque fois, je dois faire la file et obtenir un "propusk" (un laissez-passer). Pas question de demander au fonctionnaire d'apposer en une seule fois tous les tampons et signatures nécessaires. Non, il faut courir à plusieurs endroits, espacés de 100 m à... 40 km, pour de nouveaux cachets avant d'obtenir le(s) "dernier(s)" tampon(s) du premier fonctionnaire.

Je me bats ainsi à Moscou tous les jours pendant... deux mois avant d'extirper enfin la moto des griffes voraces des douaniers moscovites.

Epuisé mentalement, rincé financièrement et rongé psychologiquement par ces deux mois de torture digne d'un goulag, je quitte enfin Moscou. Mais les saisons passent, et ce n'est plus accompagné d'un bel été continental (donc chaud et sec) que je démarre le projet, mais bien d'un hiver qui s'annonce... sibérien. Enfin, on verra bien.

Enfin, le vrai départ

Après une courte halte à Tomilino à 40 km de Moscou, le premier village de SOS Villages d'Enfants créé en 1996,

m'attendent, sous un bon petit crachin, 600 bornes de pseudo autoroutes russes jusqu'à Tambov, ville étape entre Moscou et Volgograd. Je devrais plutôt parler de "bled-étape"! Morbide et sinistre, cette ville ferait pleurer Rio un jour de carnaval...

En reprenant la belle entre mes jambes (vous l'aurez compris, je parle, bien entendu, de la moto), le petit crachin de la veille s'est transformé en "drache nationale", accompagnée d'un vent battant à plus de 100 km/h. Les "autoroutes" russes, comparables à celles d'Afrique, comptent une bande de cinq mètres, voire plus, dans chaque sens. Camions, voitures et bus se dépassent allègrement à trois, voire quatre de front. Le plus fort (donc le plus lourd) a toujours raison. Plusieurs fois, je prends le bas-côté de "la route" (tout aussi pourri que le bitume principal) pour éviter l'accident.

En trois jours de moto, je n'ai jamais vu de routes aussi fleuries depuis la "Garden Road" en Afrique du Sud... sauf qu'ici, il s'agit de couronnes mortuaires posées au milieu de carcasses métalliques "fraîches" de quelques jours ! Fait pas bon de rouler à moto par ici. Vive les étapes "off-road" !

Avec l'objectif journalier d'arriver avant le "coucher du soleil", que je n'ai d'ailleurs plus vu depuis longtemps, j'essaie de tenir un rythme soutenu, mais prudent. Je roule avec un casque de route qui sera surtout utile pour les étapes sibériennes donc glaciales. Avec mon casque cross, j'ai l'habitude de porter des lunettes avec "roll-off". Chaque dépassement de "crabes" (de nombreux véhicules roulent en effet avec des caisses "légèrement" pliées), se fait à l'aveuglette, la visière remplie de boue et d'eau... dur, dur ! On m'avait prévenu que tenter l'aventure en hiver se transformerait vite en "Everest face Nord"... et dire que je n'ai même pas gravi le Mont Blanc !

Sur ces trois premiers jours de moto, je n'ai été arrêté qu'une seule fois par les "G-A-I" (se dit "gailli"), les gendarmes, bon bilan ! Ils ont la vénale réputation de



Voici à quoi ressemble une autoroute kazakhe. Elle n'est pas payante mais il n'y a pas grand monde... Allez comprendre pourquoi!

vous prétexter n'importe quelle infraction (du style "votre clignoteur arrière droit est moins puissant que l'avant gauche") pour vous extorquer quelques centaines de roubles (ou dizaines de dollars). Pourtant, le jeune caporal m'a seulement demandé la cylindrée de la moto, sa vitesse maximale, son poids (quel grossier personnage ce flic !), sa puissance et, bien entendu, son prix, visiblement ébloui par la beauté de ma belle. Mais aujourd'hui, je ne sais pourquoi, ils m'ont arrêté quatre fois, avec à la clé le contrôle des papiers, du passeport, des visas, du permis de conduire et tout et tout, mais sans que je ne lâche le moindre kopek.

A Volgograd, je change de pneus. J'ai emmené des "Karoos Desert" dont j'aurai bien besoin lors des étapes à venir.

Première chute

La route d'Astrakan (Russie) vers le Kazakhstan est plutôt bonne (une vraie fourrure). Le passage de frontière se fait via un bac. La région fait partie du delta de la Volga qui compte des dizaines de ri-

vières. De vieilles carcasses de bateaux gisent au beau milieu de la steppe, prouvant qu'ici le delta se rétrécit, comme à la mer d'Aral quelques milliers de kilomètres plus loin.

Je crains un peu le passage de la douane. Mon dernier souvenir avec la "tamozhna" (les douanes) me rappelle deux mois de bataille intense à Moscou. Mais heureusement, rien de tout ça ! Même si la procédure est longue, en deux heures d'attente les deux douanes, russe et kazakhe, sont franchies. C'est non sans amertume que j'y laisse, forcé et contraint, l'enregistrement temporaire de la moto, source de tous mes ennuis à Moscou. Il est pourtant valable jusqu'en janvier 2005, mais le douanier m'affirme qu'il doit reprendre ce satané papier et que j'en récupérerai un autre en rentrant à nouveau en Russie.

A Astrakan, des Suisses et des Allemands, réalisant en 4x4 un "petit" aller-retour Bale-Chine, m'avaient conseillé d'aller jusqu'à Makat puis de descendre vers l'Ouzbékistan par une nouvelle piste en très bon état. Aucune carte ne la mentionne. En route, je décide pourtant de "couper court" et de ne pas aller jusqu'à Makat, pour gagner une soixantaine de kilomètres et, surtout, pour me farcir un peu de tout-terrain, ce dont je rêve depuis le départ.

Bien mauvaise idée ! Je me retrouve sur une route complètement défoncée, dont les bords et les nombreux trous sont aussi glissants que la bonne spéciale de Warrant (les enduristes parmi vous imaginent le topo). Pour éviter un trou, j'emprunte le bas-côté, et là, la roue avant n'ayant plus grand chose à mordre, n'en fait qu'à sa tête. Bardaf, c'est l'embarquée (merci Manu Toro). La BMW, et ses modestes 250 kg, se couche sur sa cuisse gauche. Ce qui aurait pu être une simple chute en enduro signifie presque la fin de mon rêve. La barre de protection du gros flat twin est venue taper dans le cache soupapes et la belle perd de l'huile... De plus, la boucle arrière du cadre a également morflé et je n'arrive plus à fixer une des sacoches. Le phare anti-brouillard gauche est aussi salement amoché. Ré-



Une bonne pluie et la "glinne" apparaît, transformant la piste en une immense patinoire.

paration de fortune. Et en selle. La galère continue. La pluie peut vous transformer une piste de désert en cauchemar !

Un mauvais raccourci

Je prends refuge à 7 heures du soir dans la seule station-service sur la piste. Le gars est d'une hospitalité rare et sa femme me prépare un "plov", une spécialité d'Asie Centrale à base de riz, de viande de mouton, et de carottes. Je déguste pour la première fois du lait de chamelle. Il est encore tiède. Pas mauvais, mais ce breuvage sent quand même sacrament la bête sauvage.

Le reste de la traversée du Karakalpakstan, désert qui s'étend entre le Kazakhstan et l'Ouzbékistan, est un enfer. La piste est toujours recouverte de terre glaise bien grasse (les locaux appellent ça de la "glinne"). La fuite d'huile me préoccupe. J'ai acheté un petit bidon et contrôle le niveau toutes les deux heures. Je m'en veux encore d'avoir écouté ce chamelier qui me prétendait que deux pistes parallèles me conduiraient à la même destination, Nukus en Ouzbékistan. Celle de gauche venait d'être refaite et est donc en meilleur état... Ce chamelier n'a visiblement jamais été jusque-là, car "grâce" à ses précieux conseils, je me suis perdu. Résultat, à 9 heures du soir, alors que le soleil s'est couché depuis plus de trois heures, à la lueur des phares (enfin, ceux qui fonctionnent encore), je pousse toujours la belle dans le sable qui a maintenant remplacé la boue. Grand frisson. Pas uniquement dû à la température. Il fait caillant et je ne sais quand je vais arriver si Dieu, Allah, et surtout la belle, le veulent bien...

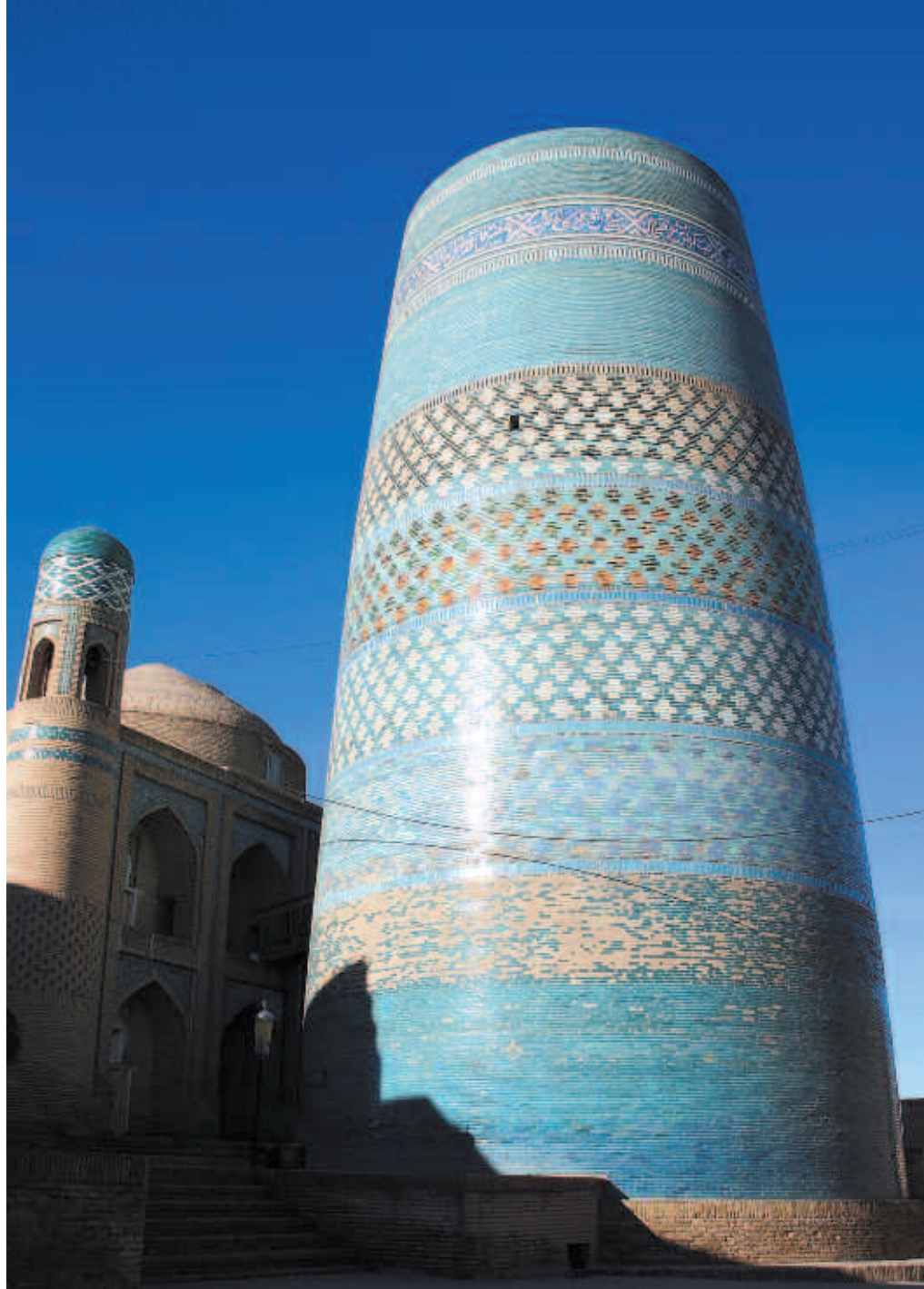
Tard dans la nuit, j'atteins épuisé, après 13 heures de moto, 863 km de glaise et de sable, un bled perdu où je passe la nuit. C'est là que je réalise à quel point les motards du Dakar sont des héros hors du commun, qui de plus enchaînent ce genre d'étape marathon jour après jour ...

Le lendemain, j'atteins en quatre petites heures, par d'agréables routes et pistes, Khiva, la plus isolée des cités oasis de l'ancienne Route de la Soie.

Les écheveaux de la Route de la Soie

Il existe plusieurs Routes de la Soie, toutes reliant du 2e au 13ème siècle après JC, le Xinjiang, région autonome de Chine, à l'Asie Mineure (les actuelles Syrie, Jordanie et Turquie). Comme son nom l'indique, cet écheveau de pistes empruntées par les caravanes, était utilisé à l'origine pour le commerce de la précieuse étoffe. Les Romains en étaient très friands de cette matière dont ils disaient "qu'elle habillait la femme, tout en la laissant nue" ... Tout un programme !

Ces pistes se rejoignaient au Turkménistan, en Ouzbékistan et en Kirghizie. Elles permirent les premiers échanges de richesses entre l'Est et l'Ouest. L'occident exportait entre autres de l'or, de l'ivoire, des pierres précieuses, des chevaux et de la laine en échange de plantes médicinales (l'homéopathie n'a rien de



Khiva est une ville agréable et l'on y découvre des minarets et des médinas de toute beauté.

nouveau), de thé, de porcelaines, de parfums et... bien entendu, de soie.

Ces routes permirent également l'échange d'idées, de philosophies, de religions et de technologies. Christianisme, Judaïsme, Confucianisme, Taoïsme et Bouddhisme vécurent en parfaite harmonie. Notre histoire se voyait ainsi enrichie de formes d'art, de musiques et de danses d'Extrême-Orient. Des bases en mathématique et en astronomie, encore utilisées aujourd'hui, trouvent aussi leurs origines dans ce brassage de culture. C'est dire l'importance que cette Route de la Soie eut sur la civilisation.

Mais, avec l'instabilité créée dans la région par le sanguinaire guerrier mongol Gengis Khan et le stratège turc Tamerlan, les routes furent délaissées progressivement au profit des voies maritimes.

Khiva, ses petites rues en terre battue et ses nombreuses places ombragées, offrent de merveilleuses découvertes. La ville est baignée par un généreux soleil

pendant la journée. La température atteint 25 degrés en journée et me permet de flâner dans le vieux centre. Minarets et médinas couvertes de céramiques rouges, bleues, blanches et vertes égayent cet endroit qui dégage malgré tout une impression de musée sans âme. En effet, les habitants ont été chassés de la vieille cité à l'époque soviétique. Le soir, elle se transforme en ville fantôme ...

J'ai encore le temps de visiter quelques remarquables mausolées, d'impressionnantes mosquées et des harems aux plafonds richement décorés, avant de faire un petit entretien à la belle et de profiter de la relative propreté du garage de l'hôtel pour démonter le cache soupapes fendu au Kazakhstan. J'essaie de colmater la brèche avec de l'hermétique pour joint de culasse. Prochaine étape Bukhara, prochaine ville de la Route de la Soie mondialement connue pour ses tapis.

(à suivre)

Philippe Geelhand □