

Mr Hervé BELLEC

Le Transsibérien, légendes et réalités.

Né à Paris, dans une famille bretonne, Hervé Bellec revient à Brest dans les années 1970, porté par la vague celtique. Professeur d'histoire-géographie, il a écrit une vingtaine de livres qui parlent, avec tendresse et humour, de ses voyages, de sa Bretagne et de ses rencontres. Son voyage dans le transsibérien lui permet d'évoquer l'histoire du plus grand train du monde qui parcourt, en une semaine 9298 km au travers de la Sibérie, de Moscou à Vladivostok. Ce rêve d'Hervé Bellec s'est réalisé grâce à un éditeur qui lui a payé le voyage en échange de l'écriture d'un livre sur ce périple. Hervé Bellec avait posé deux conditions, partir seul et au mois de février, car c'est la période la plus froide.

1- La Sibérie.

La Sibérie, c'est 24 fois la France, 8 fuseaux horaires et 40 millions d'habitants dont la majorité réside autour du tracé du transsibérien. En fait il existe plusieurs transsibériens. La voie principale va de Moscou à Vladivostok. A partir de cet axe principal deux lignes partent vers Pékin, l'une au travers de la Mongolie, l'autre par la Mandchourie. Une troisième ligne se sépare du tracé principal, contourne le lac Baïkal par le Nord et rejoint la ville de Sovetskaya Gavan, au Nord de Vladivostok. Durant le trajet le train traverse des fleuves énormes, notamment l'Ob, l'Iénisseï et la Léna. Le voyage se fait au travers de la taïga, immense forêt boréale faite essentiellement de conifères et de bouleaux.

Évoquant la Sibérie, Pierre le Grand parlait « du pays de nulle part ». Alexandre III, son successeur, la qualifiait de « plus grand terrain vague du monde ». Dostoïevski appelait la Sibérie « la maison des morts ». L'État Russe n'aime pas la Sibérie qui représente cependant l'infini, l'immensité. Longtemps la Sibérie a été dominée par les Tatars de la Horde d'or, descendants de Gengis Khan. Lénine est d'ailleurs un descendant de ces Tatars. Cet empire turco-mongol immense a, devant lui, une population russe chrétienne orthodoxe. Le 23 octobre 1581 le chef cosaque Yermak vainc l'armée tatar, marquant le début de la colonisation de la Sibérie par la Russie. Du XVI^e siècle au XIX^e siècle, les Russes étendent leur Empire vers le Pacifique.

La raison en est que la Sibérie est une terre de richesses infinies : fer, bois, or, sel, et gaz. Ces richesses attirent les convoitises, et notamment celles de la famille Stroganoff, commerçants à l'origine de l'économie sibérienne. A la fin du XVIII^e siècle, Catherine II envoie les premiers contingents de bagnards en Sibérie. La Sibérie devient une terre de châtiments permettant de se débarrasser des indésirables. C'est aussi une terre d'espoir lors de l'abolition du servage en 1861. Les paysans, récemment libérés du servage, vont tenter leur chance sur ces terres. L'extension de l'Empire Russe vers l'Est est aussi la soumission des peuples autochtones. Des villes vont être construites, Omsk, Novosibirsk, qui sont aujourd'hui des villes de plus d'un million d'habitants. La Sibérie est la terre des exclus, des exilés politiques, mais aussi des marginaux : bagnards libérés, paysans qui ont fui le servage et vieux croyants (dissidents de l'orthodoxie russe). En un mot, la Sibérie est le dépotoir de l'Empire. Entre 1800 et 1880, 600 000 bagnards ont été déportés en Sibérie, dont Dostoïevski. Il sera envoyé à Omsk pour 5 ans, après une condamnation pour participation à des réunions et détention d'une machine à écrire non déclarée. Il relatera cette expérience dans son livre Souvenirs de la Maison des Morts. Sous le régime soviétique, la Sibérie va rester une terre de châtiments avec les goulags. 15 à 18 millions de détenus y seront déportés.

2- L'histoire du transsibérien.

Pour contrôler le territoire la Russie a besoin de développer les moyens de communications. Elle comprend vite l'intérêt du train. Le transsibérien est le plus grand train du monde. Sa construction a été le plus grand chantier du XIX^e siècle, et une grande prouesse technologique. Ce train a joué un rôle majeur dans la conquête de la Sibérie. Encore aujourd'hui, c'est un moyen de transport quotidien pour les russes et une offre touristique pour les étrangers souhaitant prendre ce train légendaire. Avant le train, il existait une piste plus ou moins carrossable appelée le trakt. Cette piste a été construite par les bagnards sous le règne de Catherine II. Alexandre III veut son train comme cela se développe en Occident. La motivation de la construction de cette ligne de chemin de fer est multiple. Il existe un intérêt économique (transport des richesses de la Sibérie), stratégique en raison de la menace japonaise à l'Est, et politique afin de se débarrasser des indésirables. Le 29 mars 1891, l'Empereur Alexandre III ordonne de commencer la construction. Le 31 mai 1891, le tsarévitch Nicolas inaugure le début des travaux à Vladivostok. Les travaux seront réalisés par les bagnards russes. Ces derniers travaillent dans des conditions épouvantables, et avancent de 2 km par jour. Il est impossible de connaître le bilan humain de ce chantier, mais on estime qu'il s'élève à plusieurs dizaines de milliers de morts. L'essentiel du chantier sera terminé en une dizaine d'années (1904). Le financement sera, en partie, fourni par les fameux emprunts russes que Lénine refusera de rembourser. Aujourd'hui, le trajet se fait en une semaine, à raison de 80 km/h, et le train dessert 990 gares. Ce train est la colonne vertébrale de la Sibérie.

Très vite la Sibérie est devenue un mythe sous la plume des écrivains voyageurs tel que Blaise Cendrars. C'est également une terre de souffrance pour les détenus comme en témoigne Dostoïevski dans « Souvenirs de la maison des morts » ou Soljenitsyne dans « l'Archipel du Goulag ». Le livre d'Andreï Makine, *Au temps du fleuve Amour*, raconte ce grand pays blanc qu'il a connu dans son enfance chez sa grand-mère garde-barrière sur la ligne du transsibérien.

3- Les impressions de voyage d'Hervé Bellec.

Le voyage débute un soir sur le quai, quasi désert, de la gare de Yaroslavsky à Moscou, dans le froid et sous la neige. Le train est tracté par une locomotive des années 70, très puissante de fabrication Est allemande. Les wagons, à compartiments, sont de première deuxième ou troisième classe. Ces wagons de troisième classe sont de véritables dortoirs. Dans chaque wagon on trouve un samovar distribuant de l'eau chaude qui permet de boire autant de thé que l'on souhaite. Le personnel de bord est essentiellement féminin avec une hiérarchie très stricte, caractéristique du système soviétique. On trouve un chef de train et un chef dans chaque wagon. Le confort est très rudimentaire, avec un petit lavabo et une eau à peine tiède.

A chaque gare, du personnel s'affaire pour détacher les blocs de glace qui adhèrent au train. L'arrêt dans les gares ne dure pas plus de 10 à 15 minutes, avec interdiction de s'éloigner du train sous peine d'être rappelé par un coup de sifflet. Sur les quais des vendeurs proposent des boissons, de la nourriture et des cigarettes. Toutes les gares restent à l'heure de Moscou. Ce train est fréquenté par de jeunes femmes, souvent avec leurs enfants, qui ont le voyage gratuit pour rejoindre leurs maris soldats en garnison à Vladivostok. Cela donne une ambiance très familiale dans ce train.

Le paysage est très uniforme avec la taïga faite essentiellement de bouleaux couverts de givre (le code-barre le plus long du monde). La taïga sibérienne représente le tiers de la surface boisée du monde. Seul le lac Baïkal vient rompre cette monotonie. Le Baïkal est la plus grande réserve d'eau douce libre au monde. Sa profondeur maximale atteint 1642 m. Actuellement le train longe le lac. Auparavant, l'hiver on posait des rails sur le lac gelé, permettant au train de traverser. L'été, la traversée se faisait par un bac. On peut se procurer le poisson endémique du lac, le fameux omoul. Plus on va vers l'Est, plus les villages donnent un sentiment de pauvreté et d'abandon. Enfin on arrive à Vladivostok. En ce mois de février le Pacifique est gelé avec des hommes pêchant au travers de trous forés dans la glace.