



Les chemins de fer russes ont remis en service l'hiver dernier la voiture directe qui a longtemps circulé durant la Guerre froide entre Bâle et Moscou. Récit de 40 heures de voyage entre deux mondes

Le direct de Moscou

Etienne Dubuis

Gare de Bâle, 17h30. Un train peu ordinaire s'immobilise sur la voie 4. Derrière sa locomotive de la Deutsche Bahn, il affiche presque autant de destinations qu'il compte de voitures. Prague, Copenhague, Varsovie: ses plaques d'itinéraire se lisent comme un bottin des capitales européennes. Mais c'est son dernier wagon qui lui vaut depuis quelque temps l'intérêt des amateurs de voyages insolites. Le véhicule blanc-bleu-rouge, propriété de la Compagnie des chemins de fer russes (RZD), promet d'emmener ses passagers jusqu'à... Moscou.

Une vieille tradition refait surface. A l'époque de la Guerre froide, les chemins de fer soviétiques avaient pris l'habitude de dépêcher régulièrement des voitures à l'Ouest, dans le but de transporter des officiels et du courrier diplomatique. Sur la frontière des blocs, Berlin avait été choisie dès 1955. Puis d'autres métropoles, plus franchement occidentales, avaient suivi, comme Paris en 1965. Finalement, des villes plus modestes, suisses notamment, avaient été reliées au réseau: Bâle à partir de 1975, Berne dès 1977 et Genève dès 1988.

L'écroulement de l'Union soviétique a paradoxalement mis fin à ce lien ferroviaire. Destabilisée par la désorganisation de son appareil d'Etat, en proie à de graves difficultés financières, la Russie nouvelle a pris la décision de supprimer la majeure partie de ces destinations au milieu des années 1990. Le jeu, à ses yeux, n'en valait plus la chandelle: trop de taxes à régler aux pays traversés pour un nombre insuffisant de voyageurs. Les dernières voitures directes ont quitté Berne et Genève les 26 et 27 mai 1994, au grand regret de tous les passionnés de chemins de fer. Une page se tournait.

L'histoire n'était pas terminée pour autant. Stabilisée par la présidence Poutine, enrichie par le commerce de ses hydrocarbures, la Russie a aujourd'hui retrouvé moyens et ambitions. Et ses chemins de fer avec elle. La RZD se voit déjà jouer un rôle de premier plan dans les transports internationaux, convaincue qu'à l'avenir une part volumineuse des échanges entre la Chine et l'Europe aura intérêt à passer par le rail –



Sergueï, le «provodnik». Il reçoit, à la russe, les passagers de son wagon sur le quai de gare. BÂLE, 30 AVRIL 2008

donc par son territoire et par ses services – plutôt que par la mer. Et comme la compagnie n'est plus à une dépense près, elle a accessoirement décidé de renouer avec la tradition des wagons-couchettes envoyés à l'Ouest. Dans l'espoir, cette fois, de convoier un petit pourcentage des touristes russes attirés par l'Occident. A la fin de l'an dernier, plusieurs voitures directes ont été remises en service. Vers Amsterdam et Munich le 7 décembre, Paris le 11 et Bâle le 22.

Sur le quai de gare de la cité rhénane, on ne voit plus que lui. En raison de sa haute stature, bien entendu, mais aussi, et surtout, de son uniforme bleu et or de la RZD. Sergueï* est l'un des deux contrôleurs attachés à la voiture. Il est chargé, à la russe, de recevoir les voyageurs au pied du train pour vérifier leurs papiers d'identité et leurs titres de transport avant de les laisser monter. Après quoi, il les guide jusqu'à leur place numérotée. N'entre pas qui veut, en effet. Et qui entre ne s'assied pas n'importe où.

Contrôleur... Le terme, à vrai dire, est très inexact. Contrôleur

n'est pas un métier dans les trains russes, tout juste une tâche parmi beaucoup d'autres. Sergueï porte le titre de «provodnik», qu'on pourrait traduire en français par «accompagnateur». Sa mission consiste à prendre en charge les passagers de son wagon. Pour les surveiller, sûrement, mais pas seulement. Pour leur rendre également le trajet aussi agréable que possible.

Elle se nomme Stalina, à l'instar de nombreuses Russes nées comme elle en 1953

A l'extérieur, le wagon se signale par ses parois blanc-bleu-rouge, aux couleurs de la Russie, et sa plaque d'itinéraire «Moskva-Basel» en caractères cyrilliques. A l'intérieur, il se distingue par une touche de luxe. Une touche de luxe modeste comme l'affectionnait l'Union soviétique: un tapis noué – tache de couleur, petit morceau d'Orient – sur toute la longueur du couloir.

Les compartiments, prévus pour trois personnes, sont plus

austères. Minuscules. Et désespérément grisâtres. Mais ils ont le mérite d'être fonctionnels. La table triangulaire qui se dresse près de la fenêtre peut s'ouvrir et découvrir un lavabo. Une boîte accrochée juste au-dessus contient un miroir et des verres. Et les lits surgissent quand il le faut des parois sur un simple demi-tour de clé anglaise.

«Vous voulez du thé?» Mikhaïl*, le second provodnik, s'adonne à son activité préférée. Tandis que Sergueï arpente le quai en auscultant sa montre, lui s'occupe du second luxe qu'offre la voiture directe, comme tout wagon russe qui se respecte: le thé. Un thé servi à toute heure du jour et de la nuit dans un porte-verre de métal gravé sans complexe: «URSS, Victoire, 1945-2005. Gloire au peuple vainqueur!» Et servi à qui le souhaite – s'il-vous-plaît – avec une rondelle de citron.

18h04. Le train s'ébranle à l'heure précise mais presque vide. La voiture Bâle-Moscou n'abrite en début de parcours que deux passagers, deux jeunes Suisses allemandes qui vont retrouver en Biélorussie une amie rencontrée à

l'occasion d'un échange d'étudiants. Jan réalise le trajet pour la première fois. Christian, lui, en est à son deuxième voyage. «Le pays n'est pas très pittoresque, reconnaît-il. Tout y a été détruit durant la dernière guerre mondiale.» Restent le goût de la rencontre et le plaisir de l'aventure, à 20 ans.

L'Allemagne. Dans la lumière jaune de la fin de l'après-midi, la vallée du Rhin défile, avec ses champs gras, ses villages prospères et ses derniers lambeaux de forêts. A l'horizon, des cheminées crachent leurs volutes et des pylônes strient l'horizon de leurs câbles électriques. Campagnes à la ville, villes à la campagne. Le train s'enfonce à plusieurs reprises dans de longues tranchées comme un vulgaire métro.

Freiburg im Breisgau, Offenburg, Karlsruhe, Mannheim. Les haltes se succèdent. Et la voiture, enfin, se remplit. Trois heures après son départ de Bâle, elle s'est transformée en une petite Russie ambulante pleine d'odeurs de cuisine, suintant du compartiment des provodniki, et de sons nouveaux, montant de partout. Malheur aux passagers qui ne maîtrisent que les langues occidentales! L'allemand et l'anglais ne servent déjà plus à rien. Pour qui veut communiquer, c'est désormais le russe ou rien.

Un couple tente gentiment d'établir le contact malgré tout. Il s'appelle Victor. Elle se nomme Stalina, à l'instar de nombreuses Russes nées comme elle en 1953, dans les mois qui ont suivi la mort du «Petit Père des Peuples». «Monsieur, je boudnillouste...» Le peu de français qu'elle a un jour appris n'a pas survécu au temps. Dans le compartiment, les sourires se multiplient au fur et à mesure que les mots se font plus rares.

Mais la soirée avance. Les passagers déplient les draps et les couvertures qui leur ont été octroyés, préparent leurs lits et s'étendent. Mieux vaut pour eux avoir un sommeil solide. Les nouvelles voitures ont beau être plus confortables que leurs devancières du temps de la Guerre froide, elles restent spartiates. Les couches sont dures, les couvertures fines et les wagons bringuebalants. Sur tout, certains arrêts rappellent le

Citation du jour



«Si un jour je suis à la tête du PS, les responsables ne pourront plus s'exprimer de façon désobligeante ou violente à l'égard d'autres socialistes... Il y aura des règles qui seront appliquées, il y aura des droits et des devoirs, il y aura des sanctions.»

Ségolène Royal

La socialiste française a officiellement annoncé qu'elle était candidate à la direction de son parti.





La voiture directe Bâle-Moscou. Peinte aux couleurs de la Russie, elle est un dépaysement ambulancier. BÂLE, 30 AVRIL 2008

luna park. De gros chocs secouent le convoi à Fulda, puis à Hanovre, lorsque s'y ajoutent des voitures russes en provenance de Munich et d'Amsterdam.

Les incidents de la nuit révèlent leur résultat au petit matin. Les passagers se réveillent dans un train différent. A nette dominante allemande quelques heures plus tôt, le convoi ne se compose plus que de voitures russes et polonaises. Sept vont jusqu'à Varsovie, deux jusqu'à Minsk et trois jusqu'à Moscou. Divine surprise: un wagon-restaurant a été ajouté juste derrière la locomotive. Le pique-nique emporté de Suisse peut laisser place à quelques sandwiches frais, le thé du provodnik à des limonades et à de la bière. Presque l'abondance.

La voiture de Bâle abrite de nouveaux visages. Une Ukrainienne, qui rentre dans son pays avec son bébé. Une jeune Biélorusse, qui va visiter sa famille à Brest. Un Allemand originaire de Sibérie, qui s'arrêtera au même endroit. N'est-il pas tenté de poursuivre son voyage au-delà de l'Oural pour retrouver la région qu'il a quittée il y a dix ans? Seulement dix ans! Mais c'est un siècle pour lui. «Que voulez-vous que j'y fasse? s'étonne-t-il. Tous mes parents ont émigré en Allemagne. Je ne connais plus personne là-bas.»

La campagne polonaise défile derrière les vitres verrouillées du train. Plate, infiniment plate. Coupée de quelques rideaux d'arbres, toujours les mêmes. Et couverte de champs d'un vert uniforme, où la moindre fleur jaune semble une explosion de couleurs. Vers midi,



Un verre de thé, avec du citron. L'un des modestes luxes offerts aux voyageurs. ALLEMAGNE, 30 AVRIL 2008

le train plonge dans une gare souterraine. C'est Varsovie. Une foule et des murs gris. De la capitale prestigieuse, les voyageurs ne verront que les faubourgs. Au cours de l'après-midi, un orage éclate. Le paysage s'obscurcit en même temps qu'il se couvre de forêts. Dans les champs, les scènes archaïques se multiplient. Ici, un paysan remonte un chemin de terre en tirant sa vache au bout d'une longue corde. Là, un groupe d'hommes et de femmes, des

seaux sous le bras, sème à la main. Enfin, de premiers boulevards apparaissent, comme un petit air de Russie. La frontière n'est plus loin.

Terespol, dernière ville polonaise avant la Biélorussie. Alors qu'aucun douanier ne s'est encore présenté depuis Bâle, tandis qu'aucun autre ne se présentera jusqu'à Moscou, ils sont ici nombreux, alignés sur le quai pour

empêcher toute sortie inopportune de passagers. Puis deux équipes de gardes-frontière se succèdent dans le train, le regard sévère et la fouille facile, pour vérifier les pièces d'identité et inspecter les bagages. Bientôt suivis par leurs collègues d'en face, tout aussi intrusifs.

Les mêmes gestes sont réitérés de part et d'autre comme ils se répètent ici depuis des générations. C'est que l'endroit est une vraie grande, très grande, fron-

tière. Non tant entre la Pologne et la Biélorussie qu'entre l'Union européenne et la Communauté des Etats indépendants. Et surtout une frontière séculaire entre l'Occident et le monde russe. Depuis que la ville de Brest a échoué aux mains des tsars, en 1795, après la troisième partition de la Pologne.

A l'aide d'énormes crics, des mécaniciens soulèvent les wagons jusqu'à une hauteur de deux mètres

Le convoi à peine reparti, des femmes chargées de sacs en plastique surgissent en coup de vent dans le wagon. Elles se répartissent les compartiments pour proposer aux passagers affamés des trésors de nourriture: du poulet rôti, des pommes de terre chaudes, des concombres, des radis, de la bière et, last but not least, de la vodka. Biélorusse évidemment. La nourriture et les dollars changent de main rapidement sous le regard blasé des provodniki. Puis les marchandes redescendent aussi vite qu'elles étaient montées et disparaissent dans le labyrinthe des voies. Le train s'est de nouveau arrêté, dans un grand hangar cette fois, pour opérer la métamorphose majeure de son périple.

Lorsque la Russie a commencé à se doter de chemins de fer, au milieu du XIXe siècle, le tsar de l'époque a éprouvé une très grande crainte: qu'un nouveau Napoléon

utilise un jour ce moyen pour foncer sur Moscou. Il a alors décidé d'interdire une telle offensive, ou en tout cas de la freiner, en adoptant un écartement de rails de 1524 mm contre 1435 en Europe. Ce qui empêche un train européen de passer en Russie, et vice versa. A moins de changer tous ses bogies, ces chariots transportant les essieux et les roues.

Les trains européens ne sont toujours pas capables de passer d'un écartement à l'autre. Les russes, en revanche, sont conçus pour y parvenir. Dans le grand hangar de Brest, le convoi est divisé en deux, puis ses wagons détachés les uns des autres. Après avoir changé leurs systèmes d'attelage à l'aide d'une grue, une myriade de mécaniciens approche d'énormes crics pour les soulever à une hauteur de deux mètres, retirer leurs bogies européens et les remplacer par des russes. Une bonne heure plus tard, l'opération est achevée, la voiture de Bâle a basculé dans un autre monde.

L'obscurité tombe juste à la sortie de Brest. Et tout va alors très vite. Le train ayant trouvé sa composition définitive, la seconde nuit laisse plus de place au sommeil que la première. Et, au lever, c'est la Russie qui défile déjà, bien au-delà de Smolensk, sous les yeux des derniers voyageurs. Des forêts de boulevards encore, quelques isbas, puis d'immenses barres d'immeubles. Au bout de la voie se dresse la gare de Biélorussie. Une petite gare au bout d'une petite ligne à l'échelle de Moscou.

* Prénoms fictifs



- 1 La vallée du Rhin, en Allemagne.
- 2 Pologne, morne plaine, avant Varsovie.
- 3 4 5 Idem, après.
- 6 L'entrée en Biélorussie. Au loin, des collections de bogies.
- 7 8 Boulevards et maisons de bois: la Russie au bout de la voie.