

JACQUES SANCHEZ

LES RÉCITS DU  
TRANSSIBÉRIEN

ÉDITIONS MAÏA

Découvrez notre catalogue sur :

<https://editions-maia.com>

Un grand merci à tous les participants de  
*simply-crowd.com* qui ont permis à ce livre  
de voir le jour :

NICOLE BARATIN  
GÉRARD CHAMBOST  
LYDIA & JEAN CLAUDE  
COSTEMALE  
KEVIN COURTOIS  
PATRICK COURTOIS  
JOSEPH DOUILLARD  
MADELEINE DOUILLARD

MICHEL DOUILLARD  
EMANUELA DUSAPIN  
MARIE-LAURE LECINA  
ARLETTE MAZOYER  
NICOLE PAUPY  
MICHELLE PETITOUT  
VANINA PLOTARD-COURTOIS  
GUY PONCET

© Éditions Maïa

*Nos livres sont éthiques et durables : économes en papier et en  
encre, ils sont conçus et imprimés en France.*

*Tous droits de traduction, de reproduction ou d'adaptation  
interdits pour tous pays.*

ISBN 978-2-37916-772-0

Dépôt légal : juillet 2021

*J'ai visité les hôpitaux de Krasnoïarsk  
Et à Khilok nous avons croisé un long convoi de  
soldats fous  
J'ai vu dans les lazarets les plaies béantes, les  
blessures qui saignaient à pleines orgues  
Et les membres amputés dansaient autour ou  
s'envolaient dans l'air rauque.*

*La prose du Transsibérien*

Blaise Cendrars



## Prologue (1890-91)

*On prétendait que le Tsar Alexandre III aimait beaucoup la vitesse. En octobre 1888, alors que la famille impériale, venant de son palais d'été de Crimée, rejoignait Saint-Pétersbourg dans son train privé, celui-ci, trop long, trop lourd et qui roulait trop vite, dérailla. Parmi les vingt et un morts, aucun n'était un Romanov. Le Tsar y gagna l'aura d'un bogatyr<sup>1</sup> russe, puisque la légende raconta qu'il soutenait le toit du wagon-restaurant pour donner le temps à ses proches de quitter la voiture disloquée.*

*L'accident ne refroidit pas les ardeurs ferroviaires du monarque.*

### 1

— Mais Votre Majesté, c'est un projet pharaonique, inouï ! Aucun pays dans le monde n'a osé...

L'homme qui parlait d'une voix haut perché et nasillarde, le ministre des Finances, était corseté dans un habit qui lui donnait la souplesse d'une colonne de chiffres d'un bilan comptable. Raide au physique comme au moral, il respirait la rigueur budgétaire, un horizon pour lui indépassable. Il s'était beaucoup inquiété de cette convocation matinale chez le Souverain, car celui-ci essayait depuis plusieurs mois de lui imposer son envie de voie ferrée, pressante comme un besoin vital. Il se doutait

1 Chevalier preux des contes populaires.

bien que cette rencontre en tête-à-tête ne lui permettrait plus de louvoyer.

L'Empereur se leva de son bureau, longue barbe et silhouette impressionnante de chevalier preux russe qui contrastait violemment avec celle du ministre, qui, dans les contes, ne pouvait se comparer qu'aux frêles bouleaux. Alexandre III toisa son ministre de toute sa hauteur et prononça d'une voix forte et assurée :

— Vous voulez dire, Monsieur le Ministre, que la Russie, ma Russie, ne doit s'engager que dans des projets de petite envergure ? La Russie, Monsieur le Ministre, est le plus grand pays du monde, et nous devrions ne construire qu'un pont par-ci, une gare par-là, installer deux bancs dans un parc ? N'aurions-nous pas les cerveaux, les ingénieurs, la main-d'œuvre, les moyens nécessaires ? Les expéditions que nous avons envoyées en Sibérie ces dernières années, celle de Monsieur Bogdanovitch particulièrement, ont démontré que c'est une région d'une richesse inimaginable et presque totalement inexploitée. On y trouve en quantités importantes tous les éléments chimiques que Monsieur Mendeleïev, notre génie national, a mis en évidence dans son système de classement. Ah ! En voilà un grand cerveau russe ! Et vous voudriez que la Russie n'en profite pas ?

— Mais Votre Majesté cela va coûter fort cher.

— Dépenser un kopeck aujourd'hui pour récolter mille roubles demain !

— S'il ne s'agissait que d'un kopeck...

— C'est assez, Monsieur, assez ratiociné. Vous voyez toujours trop petit, trop étroit et j'ai déjà suffisamment attendu. Mon peuple a suffisamment espéré, tous ces marchands, tous ces industriels, tous ces mineurs qui voudraient pouvoir exploiter bien plus en profondeur ces régions riches pour mieux développer le pays. Tous ces gens se sentent oubliés, il est temps de leur rendre l'entière fierté d'être Russes.

Puis, il reprit sur un ton plus solennel encore :

— Je vous prie... vous avez compris ? Je vous prie, Monsieur mon ministre, de faire établir en trois mois un projet général

pour cette grande voie sibérienne qui devra relier les voies ferrées de la Russie dans sa partie occidentale, à notre port de Vladivostok sur le Grand océan. Cette voie ferrée s'appellera le Transsibérien, j'en ai décidé ainsi. Je vous remercie, vous pouvez disposer.

Le ton de l'Empereur était sans réplique, le débat était clos, un débat qui durait depuis bien des années entre les partisans de cette nouvelle ligne de chemin de fer qui devait développer la Russie, et les opposants, nombreux parmi les ministres, qui estimaient que ce projet dispendieux viderait les caisses de l'État sans aucun doute, pour un profit pour le moins aléatoire et seulement à longue échéance.

Le monarque avait employé deux fois dans la même phrase l'adjectif grand. C'était un signe : admiratif de son père qui avait jadis aboli le servage, mesure pour laquelle Alexandre II resterait dans l'Histoire, le Tsar régnant rêvait lui aussi de grandeur. C'était un mot quasiment magique dans son vocabulaire et il était bien conscient de n'avoir pas, en dix ans de règne, réalisé quelque chose qui mérite ce qualificatif, le moment était donc venu ! Car si les finances étaient un argument de poids, celui-ci pouvait être retourné à ses défenseurs par les multiples possibilités qu'offrirait la nouvelle voie de communication. Le ministre n'avait plus qu'à ployer sa raideur, et s'incliner devant l'Empereur et ses ordres, pour prendre congé.

Les raisons pour construire ce chemin de fer étaient nombreuses : il fallait, à l'époque, plusieurs mois, parfois plus d'un an, pour relier les deux extrémités de l'Empire par les transports traditionnels. On pouvait espérer que le nouveau train ramènerait cette durée à une dizaine de jours, peut-être moins.

La Russie, qui était une puissance militaire de premier ordre et un pays immense, devait pouvoir intervenir à tous ses confins et sur toutes ses frontières, or la frontière chinoise et la côte pacifique étaient très éloignées des capitales, et difficiles à défendre. De plus, l'Extrême-Orient où s'éveillait le Japon de l'ère Meiji, promettait de l'agitation. La Chine, elle, était depuis quelques décennies déjà, l'Eldorado des colonisateurs de tous

poils, chaque pays important grignotait une part du gâteau à son profit.

Depuis 1861 et l'abolition du servage en Russie, quatre-vingts pour cent de la population avait été libérée de ses chaînes, mais n'avait nulle part où s'employer, ce qui nourrissait le mécontentement et le terrorisme qui avait emporté le propre père de l'Empereur. Alors, nul doute que le développement de la Sibérie fournirait plus de terres à ces gens qu'ils n'en pourraient jamais cultiver, ils penseraient plus à valoriser leur lopin qu'à faire la révolution.

Les bagnards que l'on envoyait en Sibérie étaient escortés par des militaires, le convoi durait des mois et des mois, pendant ce temps les soldats étaient donc occupés en pure perte, les forçats arrivaient épuisés et fournissaient une main-d'œuvre déjà usée, qu'on avait du mal à remettre en état. Envoyer les condamnés par le train serait bien plus efficace et plus économique.

La grande foire de Nijni Novgorod, qui avait lieu tous les ans, nécessitait la construction annuelle d'un pont provisoire sur la large Volga qui traversait la ville et c'était une perte de temps et d'argent ; le Transsibérien doterait la ville d'un vrai pont permanent sur le grand fleuve.

De plus, le Transsibérien ne relierait pas seulement la Russie à la Sibérie, et partant, l'Europe à la Chine, mais aussi les grandes villes de Sibérie entre elles, facilitant les échanges commerciaux intérieurs à ce territoire et développerait bien plus que les alentours de la voie, car ce long ruban de fer reliant l'Est à l'Ouest, croiserait tous les grands fleuves de Sibérie orientés, eux, du Sud au Nord, créant ainsi un maillage de voies de communication. On ne construirait pas seulement une voie ferrée, mais tout un réseau.

Depuis des années, les commerçants et entrepreneurs sibériens, sans aucun doute la part la plus dynamique de la population russe, se plaignaient d'être oubliés par la capitale. Or, Alexandre Alexandrovitch était le Tsar de toutes les Russies, comme le proclamaient ses titres que déroulaient interminablement les textes officiels. Il se sentait bien obligé de faire quelque chose d'important pour eux et pour son Empire.



Et puis, il ne fallait pas désespérer les Sibériens. Il y avait eu, quelques années auparavant, des discussions enflammées au sein de l'intelligentsia locale. Certains espéraient voir la Sibérie se détacher de la Russie et devenir un pays de liberté à l'instar de ce qui se passait de l'autre côté de l'Océan pacifique, en Amérique. Pour mettre fin à ces chimères annonciatrices d'orages, il n'était pas mauvais d'ancrer la Sibérie à la mère patrie en la couvrant d'un long fil métallique, qui jouerait, à l'échelle du continent, le même rôle que les fers que l'on fixait aux pieds des condamnés.

Au total, cette voie ferrée parachèverait harmonieusement la conquête de la Sibérie, engagée trois siècles plus tôt par Ivan IV, dit le Terrible, à une époque où la première dynastie russe, héritière du prince nordique Riourik, s'éteignait dans la méfiance, les intrigues et le sang, pour laisser la place à Michel Romanov.

Dans la haute société, on avait peu de respect et, pour tout dire, aucune admiration pour Alexandre III. Certains l'appelaient même *l'idiot couronné*. Il faut dire qu'il s'était lui-même complu dans un statut de *fil de* qui sapait son autorité impériale. En effet, le plus souvent vêtu en public de son uniforme militaire, portant une vareuse constellée de croix et d'étoiles, cet homme de quarante-cinq ans arborait, sur ses épaulettes, contre toute logique, le chiffre A II qui rappelait son père, Alexandre II, *le Tsar libérateur* ! Vingt ans après avoir aboli le servage, celui-ci était mort au cours du septième attentat qu'il avait subi, tous perpétrés par des groupuscules révolutionnaires, issus d'une jeunesse éduquée et perméable aux idées nouvelles qui planaient sur l'Europe, mais qui ne trouvait pas sa place dans une société russe qui n'avait pas évolué. On avait *aboli le servage, comme on aurait jeté une bombe dans la foule*, avait dit un aristocrate, à l'époque. Le nouveau Tsar avait puisé dans cet attentat une passion doloriste pour son père et en avait nourri ses convictions conservatrices, puisque les réformes s'étaient retournées contre le pouvoir absolu, au point de le menacer.

On disait d'Alexandre III qu'il avait très peu d'idées et que, lorsqu'il en tenait une, il était tout à fait illusoire d'espérer qu'il l'abandonne. On en était donc, ce matin-là, au point où le ministre avait dû, bon gré mal gré, se plier à l'autorité, tantôt

vacillante, tantôt sourcilleuse, du souverain. Car cette nouvelle voie ferrée servirait l'indéfectible patriotisme de l'Empereur qui vouait à la Russie et à tout ce qui était russe, une passion sans bornes : il s'habillait volontiers comme un paysan russe dans l'intimité, il s'était fait faire des meubles très traditionnels, rustiques, en bois massif, lourds. Il était fier de bien manier la hache et avait adopté la large barbe que son lointain ancêtre Pierre le Grand avait eu tant de mal à faire raser, sous la menace de taxes élevées. Issu d'une dynastie plus qu'à moitié allemande, au fil des mariages des héritiers du trône avec des princesses presque toujours d'origine germanique, Alexandre voulait être l'archétype du russe comme certains autres de ses ancêtres, au premier rang desquels Catherine II, petite princesse allemande, qui avait réussi le tour de force de faire oublier ses origines en devenant plus russe que russe.

À la suite de cette entrevue au sommet, on se mit donc au travail dans les cabinets des ministres, étudiant, comparant les résultats des nombreuses missions qui avaient été envoyées en préparation au fil des ans, et dont les rapports étaient parfois contradictoires. Il en ressortait deux constantes : premièrement, la Sibérie était un territoire immensément riche, une réserve de bois et de fourrure illimitée, que l'on appelait volontiers *l'or doux*, mais aussi un sous-sol à faire pâlir d'envie n'importe lequel des grands pays du monde ; deuxièmement, le peuple sibérien était prêt, les guildes de marchands locaux avaient envoyé de nombreux courriers à Saint-Petersbourg, jusqu'au Tsar lui-même, pour dire qu'ils se sentaient un peu orphelins de leur *petit Père si éloigné*, et pour demander cette ligne de chemin de fer qui accélérerait le commerce vers les capitales et donc le développement de la Sibérie.

Malheureusement, les divergences étaient plus nombreuses que les convergences pour mettre sur pied un tel projet. En effet, les villes de Sibérie étaient nombreuses, toutes ne pourraient pas être desservies, celles qui resteraient hors du tracé seraient probablement condamnées à plus ou moins long terme au dépérissement et à la mort. C'était le cas aussi pour des gisements d'or, d'argent, de platine, de pierres précieuses, etc. La topographie était encore un critère à prendre en compte : où valait-il mieux traverser tel ou tel grand fleuve,

comment éviter les zones marécageuses, comment franchir le plus économiquement possible les montagnes, comment serait-il plus facile d'acheminer le matériel et les matériaux ? Bref, il y avait tant de questions, alors qu'on ne pouvait fournir qu'une seule réponse, un unique itinéraire qui devait concilier de nombreux inconciliables. Cependant les désirs d'un Empereur sont des ordres...

La voie ferrée serait construite en commençant par les deux extrémités, depuis l'ouest et Tcheliabinsk au sud de l'Oural, où se terminait le réseau de la Russie européenne, et depuis l'est et Vladivostok, tout là-bas, sur l'Océan pacifique, dans une Russie inconnue de la plupart des Russes, dans un Orient extrême, proche du mythe.

## 2

Quelques mois plus tard, pour marquer d'une manière solennelle la décision prise, l'héritier du trône, le Tsarévitch Nicolas Alexandrovitch, qui deviendrait un jour Nicolas II, fut nommé à la tête d'un comité pour le Transsibérien et entreprit un long voyage qui ne durerait pas moins de dix mois.

Depuis la Grande Ambassade en Europe de Pierre le Grand à la toute fin du dix-septième siècle, il était devenu courant que l'héritier parcoure le monde après avoir terminé ses études. Mais le monde, c'était essentiellement l'Europe où régnaient des voisins, des cousins, des frères. Nicolas, lui, allait entreprendre, ce 23 octobre 1890, le plus grand périple jamais réalisé par un Tsarévitch, vers des horizons russes mais paradoxalement bien plus inconnus que ne l'étaient l'Italie, la France, l'Allemagne ou l'Angleterre. Il avait 22 ans et était accompagné par quelques hauts dignitaires de l'Empire. Ils quittèrent le palais de Gatchina aux environs de Saint-Petersbourg pour gagner Trieste en traversant toute l'Europe, passant notamment par Vienne. À Trieste, les attendait la frégate de guerre *Souvenir d'Azov* qui devait les emmener à destination, à l'issue d'un long périple.

Car si le but ultime du voyage était Vladivostok, extrémité du futur Transsibérien, ce serait, avant tout, l'occasion d'une grande tournée diplomatique, au cours de laquelle Nicolas ferait la connaissance de nombreux dirigeants, tant européens qu'asiatiques, et nouerait des relations personnelles avec les têtes couronnées : de la Grèce au Japon, en passant par l'Égypte, cela lui permettrait aussi d'admirer une autre grande réalisation des ingénieurs du siècle, le canal de Suez.

Le voyage se déroula sans incident notable jusqu'au 30 avril au Japon, où Nicolas subit l'attaque au sabre d'un déséquilibré, ou d'un mari jaloux, l'un étant souvent très proche de l'autre, mais il ne fut blessé que très légèrement. Le Tsarévitch n'avait pas l'habitude de se préoccuper des maris quand les épouses étaient avenantes. Les deux pays firent assaut d'amabilités d'une part, d'excuses d'autre part pour que l'incident n'ait pas d'influence sur leurs relations diplomatiques. Pourtant, ces bonnes dispositions respectives ne durèrent qu'une quinzaine d'années, la guerre du Japon était déjà probablement dans les têtes et dans les cartons des uns comme des autres, chacun ayant des visées gourmandes sur les nouvelles perles coloniales des régions du Pacifique que constituaient la Mandchourie chinoise et la Corée.

Le voyage se poursuivit cependant sans modifications de l'emploi du temps, l'étape suivante serait la dernière : Vladivostok. Le 11 mai, le navire *Souvenir d'Azov* arrivait dans l'une des baies de ce site magnifique, mais le débarquement fut repoussé au lendemain, car l'épais brouillard ne permettait pas d'accueillir l'héritier du trône avec tout le faste dû à son rang et la liesse populaire de circonstance. Quand il débarqua, les autorités et la population ne ménagèrent ni le décorum, ni la joie dont les uns et les autres étaient capables pour accueillir enfin dans cet Extrême-Orient sibérien, le premier représentant du pouvoir suprême de la Sainte Russie. Le premier Tsar, si l'on peut dire, qui, en fait, serait aussi le dernier. Avant Nicolas, seul le Tsarévitch Alexandre, son grand-père, futur Alexandre II qui, lui aussi, devait mal finir, avait mis le pied en Sibérie, en 1837, pour visiter quelques villes des régions occidentales proches de l'Oural.

Une semaine entière passa en réjouissances diverses, en inaugurations, en messes solennelles, en visites de casernes et poses de premières pierres, pour fêter dignement ce double événement : la visite du Tsarévitch et la création de la plus longue voie de chemin de fer du monde.

C'est le 19 mai que Nicolas accomplit les deux gestes symboliques pour lesquels il était venu de si loin : la pose de la première pierre du tronçon de voie, dit de l'Oussouri, qui devait joindre Khabarovsk, tout au nord, et celle de la gare de Vladivostok.

Certaines mauvaises langues, et le pays n'en manquait pas, remarquèrent que probablement jamais l'héritier au trône n'avait autant travaillé et que, s'il maniait le sceptre comme la truella, l'avenir de la Russie ne serait pas rose. Des esprits dévoyés mais presque prophétiques pensèrent même que si l'on pouvait confier un travail de maçonnerie à l'héritier du trône, il serait peut-être amusant de savoir comment un maçon, ou tout autre homme du peuple, pourrait diriger la Russie. Il est parfois de ces idées saugrenues qui germent, il suffit qu'elles trouvent un terreau propice pour s'enraciner plus profondément et donner des fruits, bons ou mauvais.



## Chapitre I

### Sur le chantier (1893)

*Depuis longtemps déjà la Russie utilisait les repris de justice pour mettre en valeur de diverses manières cette Sibérie dont l'État ne savait que faire. Les plus célèbres de ces réprouvés resteraient probablement ces aristocrates révoltés en 1825, les Décembristes qui rêvaient d'une monarchie constitutionnelle. Mais il faudrait encore beaucoup de temps pour que la Russie renonce à la facilité trompeuse des travaux forcés.*

#### 1

— Dans sa grande clémence, Sa Majesté Impériale, Alexandre Alexandrovitch, permet aux condamnés à moins de dix ans de travaux forcés de participer au grand œuvre de son règne, la construction du chemin de fer nommé Transsibérien. Chaque mois passé à travailler sur le chantier sera l'équivalent d'un mois et demi de détention, par exemple six ans de travail sur la ligne équivaldront à neuf ans de peine. Si l'un d'entre vous désire participer à ce chantier, qu'il fasse un pas en avant, vous avez trois minutes pour réfléchir.

Ce juge, coiffé d'une toque ridicule, paré de fourrure, m'a collé six ans pour une simple bagarre qui a mal tourné et il me donne trois minutes pour réfléchir ! Un petit coup de couteau, six ans ! Bien sûr, je l'ai tué, mais c'était complètement involontaire !

