

Dominique Ecry

Les Proses de Mandchourie



Dominique Ecry

Les Proses de Mandchourie

© Dominique Ecry, 2023

ISBN numérique : 979-10-405-3184-5

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

*Et je percevais dans le grincement perpétuel des roues
Les accents fous et les sanglots
D'une éternelle liturgie*

B. Cendrars. *La Prose du Transsibérien*

*La réalité lui avait paru si confuse qu'il s'en était remis à la fiction pour
lui donner une voix. Ou bien les choses s'étaient-elles passées de façon inverse :
le récit d'aventures n'avait ouvert que des imperfections.*

D.M.G B.P., *Le Dernier Récit*

ARMAND

À l'instant où l'homme s'était avancé à l'entrée du compartiment, le voyage par le train transsibérien avait pris une réalité pour Armand : celle de nombreuses journées à passer dans l'étroit espace en tête à tête avec ce nouveau passager.

Jusqu'alors, depuis le départ de Moscou, les voyageurs s'étaient succédé sans longues cohabitations avec eux. D'abord un conseiller de cour à la conversation très formelle. Il avait rencontré des connaissances dans le même wagon et les avait souvent rejoints. À Samara s'était présenté un homme d'affaires bachkir de retour chez lui et déçu de ne pas trouver avec qui s'entretenir de la difficulté des temps pour ceux qui travaillent dans le commerce. Il était descendu à Oufa ; personne ne l'avait remplacé. À chaque arrêt, le train s'était un peu vidé. La deuxième place pourrait donc rester inoccupée pour la suite du parcours.

Mais l'animation aperçue au petit matin sur les quais de la station de Tchéliabinsk, la durée de l'arrêt et les manœuvres pour ajouter au convoi des wagons avaient fait prévoir des voyageurs nouveaux dans le train. D'ailleurs le spectacle visible par la fenêtre s'était précisé : devant la gare se tenaient des groupes de personnes. Puis un corps de cavaliers avait débouché sur le terre-plein enneigé bordant la gare. Il mettait pied à terre ; au moins une centaine d'hommes : des cosaques reconnaissables à leur toque et leur long manteau. Dans la matinée de cette fin du mois de janvier 1904 où la blancheur brumeuse mêlait les sensations, ne parvenaient de cet attroupement que des rumeurs. Dans celles-ci des ordres certainement, car la masse des militaires et des chevaux se transformait en une file prenant la direction de l'arrière du convoi. Des silhouettes se détachaient : celles d'officiers rejoignant les autres passagers, les parents et les amis, aux abords du bâtiment de la gare ou à l'intérieur. Les quais

s'étaient presque vidés. De longs moments avaient passé.

La scène s'était de nouveau animée comme à la reprise d'une pièce : des porteurs sortaient des bâtiments avec leur chargement ; les propriétaires suivaient. Des voix s'étaient fait entendre : sur le quai proche, puis dans le wagon même d'Armand ; plusieurs et fortes, celles d'hommes habitués à être ensemble et à accompagner leurs actions d'ordres ou de commentaires. Enfin il y avait eu ce moment où l'un des voyageurs était entré dans le compartiment et avait compris qu'il ne logerait pas avec les siens.

Il avait froncé les sourcils, puis s'était composé un visage neutre, tandis qu'un soldat le défaisait de son manteau et rangeait les bagages. Il avait une stature forte, une trentaine d'années mais le teint assez clair et lisse d'un homme plus jeune, et des traits plats un peu mongoloïdes. Il s'était présenté de façon formelle.

— Sotnik Solokine, 1^o régiment de cosaques de Transbaïkalie.

Le grade 'sotnik' était celui de capitaine, chef d'escadron de cosaques. Armand en avait entendu parler. Il en voyait l'uniforme d'officier : de tissu vert foncé à bandes jaunes verticales.

— Armand Delorme, ingénieur français. Enchanté de faire le voyage ensemble.

— Veuillez m'excuser. Je ne parle pas français.

C'était reconnaître un niveau d'études ne garantissant pas une carrière prestigieuse. Cet aveu le rendait sympathique.

— Ce n'est pas un problème. Je parle assez bien votre langue. Ma grand'mère était russe. Je me rends à Tchita, entre le lac Baïkal et la frontière mandchoue.

— À Tchita ! Moi aussi. Notre régiment est originaire de cette ville et ma sotnia y retourne. Quelle coïncidence !

— Peut-être pas.

— Bien sûr, avait-il acquiescé. Vous pensez qu'en réunissant les voyageurs de même destination les agents des chemins de fer se simplifient le service.

Il voulait montrer sa bonne volonté ; puis il avait repris.

Mais permettez, s'il vous plaît. Je dois vous quitter pour vérifier que tout se passe bien pour nos hommes ; et en rendre compte.

Armand par sa remarque n'avait pas voulu seulement relever la logique de l'attribution des places ; mais laisser s'exprimer une conviction qui s'installait en lui à cet instant. Il en avait vu les indices depuis le départ : ses premiers compagnons de compartiment, sans relation avec l'ambition sibérienne et s'effaçant ; la scène d'embarquement de soldats... Et maintenant se présentait cet officier : rude et caractéristique des régions à découvrir. Lui revenaient aussi en mémoire les étapes de son parcours jusqu'à ce moment : trois années en arrière, lors de la visite à l'Exposition universelle de 1900 à Paris où était montré comment se réalisait le grand chemin de fer russe de Moscou jusqu'à l'océan Pacifique. C'est alors qu'il avait décidé d'orienter sa carrière d'ingénieur en constructions métalliques vers la compagnie créée pour ce projet ferroviaire à Saint Pétersbourg. On l'y avait recruté pour ses compétences et son ascendance. Son poste avait été sédentaire jusqu'au moment où lui avait été proposée une mutation qu'il avait acceptée : au loin en Sibérie ; là où les voies ferrées se divisaient en deux embranchements vers l'océan.

— Un certain goût de l'aventure ? Avait avancé son entourage lorsqu'il avait annoncé quelques sa décision de partir.

— Pas du tout. Le contraire presque : aller vérifier que ces régions étaient bien destinées à être développées en les reliant au reste du continent ; que tout y portait.

Il avait ensuite expliqué.

Vous savez : je suis ingénieur et j'aime les calculs et les budgets. Je cherche et mesure donc les raisons : seulement elles. Elles donnent assez de quoi surprendre si l'on sait assez regarder sans négliger les indices.

Par cette remarque, Armand Delorme avait montré l'idée qu'il se faisait de sa mission en Transbaïkalie et Mandchourie : le souci méthodique du détail comme préalable ; puis se demander en quoi celui-ci restait accidentel ou méritait plus

de considération pour sa place dans l'ensemble.

Ainsi la venue de ce compagnon de voyage pour traverser la Sibérie avait-elle un sens. Car c'était bien aux cosaques que les Russes devaient la conquête historique de cet espace.

Le train était reparti. Il quittait les monts de l'Oural et entrait en Sibérie par un parcours peu sinueux dans des plaines enneigées et sans vie. Armand ne devait revoir Solokine que plus tard et un court instant ; avant qu'il ne reparte pour une réunion de travail avec ses supérieurs, avait-il expliqué. Et ensuite au moment de se coucher, pour une nuit courte. Sinon, il avait eu l'occasion, en circulant dans le wagon, de l'entendre parler avec son supérieur et deux autres officiers dans les compartiments voisins. Il les avait retrouvés à l'heure du repas et avait été présenté : au colonel, à un commandant et à un autre sotnik. Dans le restaurant, ce groupe de militaires restait uni ; comme les autres passagers d'ailleurs, tous satisfaits d'être en famille, et pas encore lassés de la monotonie du voyage avec les leurs

Armand passait son temps à lire les livres emportés : de géographie et d'histoire des régions traversées ou de celles de son travail, les provinces russes orientales et la Mandchourie. Il s'enrichissait de leur contenu. Ceux de voyages le distrayaient car il s'y racontait les péripéties de la traversée du territoire sibérien. Car ce voyage depuis quelques dizaines d'années était à la mode pour les aventuriers ou les candidats à ce titre. Il s'accomplissait le plus souvent d'ouest en est par temps d'hiver. Il faisait affronter l'immensité des paysages, les froids intenses, et rencontrer des populations différentes et rudes : locales, émigrées ou en exil forcé. Le dépaysement pour le lecteur tenait au fait de montrer l'Europe mais autrement, 'extrême' : à ses limites géographiques et dans ses excès. Le déroulement de l'histoire elle-même variait peu. Au départ, à Saint Pétersbourg puis à Moscou, le voyageur s'organisait, choisissait son équipement, ses vêtements surtout, et s'assurait les recommandations de personnages haut

placés pour que son traîneau - sa tarantass -soit prioritaire lors des passages aux relais ; et que des accueils soient mondains et confortables dans les villes importantes traversées. Ces étapes étaient bien définies et la route était identique pour tous : historique, interminable, enneigée et souvent étroite, où on dépassait les cohortes de condamnés en marche vers leur bague lointain et croisait les convois de thé et de fourrures. Le parcours se terminait à Pékin ou à Vladivostock. Beaucoup d'imprévus l'avaient animé : rencontres insolites ou malencontreuses, accidents de traîneau et tempêtes de neige égarant la progression. Le cocher ou le compagnon de voyage, qui avait été sélectionné avec soin au départ ou imposé par le hasard, s'entremettait par sa traduction et ses initiatives : réveiller le cocher, trouver des chevaux, décourager les malfaiteurs. C'était un filou ou un brave homme, souvent les deux. Ou bien - retournement de scénario - c'était le voyageur qui improvisait des solutions, trouvait à manger, faisait preuve de courage ; éventuellement même portait secours à son aide en difficulté.

L'agrément de ces histoires était de faire réaliser comment si rapidement elles s'étaient démodées. Le chemin de fer en une dizaine d'années avait tant changé les transports ! Les travaux et les perspectives nouvelles d'activité avaient attiré une population nouvelle et importante. Armand le savait par son travail. Il le sentait à ce moment ; le passage des roues du wagon à chaque joint des rails le lui martelait comme une vérité : que les jours avaient remplacé les semaines comme durée d'un parcours égal des mêmes grands espaces.

Quelle autre nouveauté dans cet avenir ? Il s'en posait la question en voyant par la vitre du compartiment combien le paysage restait cependant le même et ses transitions imperceptibles, malgré les indices parfois d'une route ou d'une habitation. À peine l'apparition aux abords des voies, à intervalles d'une heure environ, des petites stations construites en bois et rassemblant la gare, le centre télégraphique et un dépôt technique.

Il repensait aux récits qu'il venait de lire et remarquait que leurs auteurs les jalonnaient d'indications du nom des étapes et de références à l'avancement dans

le calendrier. Ce devait être pour éviter à son lecteur l'engourdissement dans l'«enfer blanc», selon leurs termes.

À un moment du voyage, une scène vue derrière la vitre l'en avait fait sortir.

Dans ces plaines, la ligne de chemin de fer s'était rapprochée très près de la route transsibérienne et lui restait parallèle sur quelques kilomètres. Un cavalier trotait sur celle-ci, sans doute un courrier entre deux postes. Se voyant rattrapé, celui-ci s'était mis à galoper par défi. Il perdait cependant du terrain. Il s'était alors soulevé un peu et penché en avant encourageant son cheval des talons et - pouvait-on supposer - de la voix, le faisant passer à un galop de charge. On voyait la neige peu profonde sur le sol tassé voler sous les sabots. La monture se prêtait au jeu, allongeait la tête et passait d'un pas de trois à quatre temps. Elle accélérât et peu à peu remontait le convoi avec succès. Enfin l'homme l'avait arrêtée, là où la route divergeait de la voie. Il s'était redressé, avait levé le bras et ouvert la bouche d'où se devinait que sortait un cri de victoire, tandis que défilaient les wagons devant lui.

Armand avait suivi la scène et s'était interrogé ensuite sur l'émotion qui l'avait saisi alors, ; mais pas de voir contester le progrès apporté par le chemin de fer ; ni douter de ses victoires futures et de celles d'autres moyens modernes. L'ingénieur qu'il était en connaissait les raisons et leur faisait confiance pour organiser l'avenir, rendre la compétition inutile, ou même - qui sait - faire disparaître un jour les cavaliers...Mais il avait ressenti dans la compétition la vérité des moments : de la course, du spectacle, du cri, et leur part d'inconnu.

Le train passait une rivière : l'Ichim selon la carte. La surface brillait de neige poudreuse bien étalée qui remettait en mémoire un passage d'un journal de voyage : qu'aucun cours d'eau gelé n'a en Sibérie le même aspect ; qu'il est rare d'y trouver un miroir lisse. Car les gels et dégels passés, la force du courant, le lit peuvent avoir créé toute sortes d'irrégularités de plaques ou blocs divers ; et qu'il peut se trouver de l'eau entre deux couches gelées, la dernière chute pouvant tromper sur la solidité de la glace invisible.