

Immanquables dans les rues de Minsk, les tracteurs « Belarus » fameux dans le monde entier sont toujours issus de l'usine du centre de la capitale qui emploie seize mille personnes et représente un véritable voyage dans l'Union soviétique. Plongée dans l'univers du tracteur, l'industrie phare d'une économie planifiée.

Par Patrice Senécal, à Minsk - Il faut emprunter ces carcasses d'acier que sont les wagons du métro de Minsk pour se rendre à destination. Entre deux quais, on croise du regard un Lénine statufié, le marteau et la faucille... Direction « Traktorny Zavod », l'Usine de tracteurs. Elle porte bien son nom, cette station de la ligne Avtozavodskaya. C'est que dans les rues de la capitale biélorusse, contre toute attente, ces engins avec ou sans remorque sont omniprésents, vadrouillant sur les grandes voies asphaltées.

A la sortie, en grimpant l'escalier de la station fraîchement nettoyée par les employés-balayeurs (en ville, ils sont partout avec leur dossard orange, travaillent nuit et jour à la propreté urbaine), on aperçoit une enfilade de bolides : des tracteurs, rouges, verts, des grands et des petits, méticuleusement garés sur le parc de stationnement... Comme s'ils étaient là pour annoncer fièrement l'usine de tracteurs de Minsk ! Pendant qu'un ouvrier astique l'un de ses bolides, une femme d'âge mur s'emploie à dépoussiérer l'allée propre avec son balai de paille. Un véritable univers parallèle, oui.



La ville du tracteur

Sur le toit de l'usine, à l'insigne « MTZ Belarus », un tracteur rouge domine la mêlée. Un peu plus loin entre les arbres, un Lénine de marbre veille sur un parc pour bambins. « *C'est ici que les enfants des employés viennent s'amuser* », nous explique Maria Afonicheva, traductrice francophone de cette entreprise 100 % étatisée. C'est elle qui co-orchestrera la visite de l'usine durant les deux prochaines heures.

Mais avant de passer aux choses sérieuses, il faut se rendre au vestibule, où la famille Schenk, père, mère, fils et compagne, attend que débute la visite guidée « industrielle ». Dans le petit hall de la réception, derrière une vitrine, le logo de MTZ s'affiche sur horloges, tasses, cravates et canifs. À l'écran, on vante l'entreprise dont les produits sont « adulés » partout dans le monde, du Cambodge au Venezuela.

Et voilà qu'arrive Valentin Tzialko, chemise et pantalon bien repassés. Le responsable en chef du tourisme à l'usine nous fait passer au vestiaire, où nous troquons (tous sauf lui) nos coupe-vent pour une veste aux couleurs de l'entreprise. « *Celle que vous avez enfilée, la grise, c'est celle que portent les ingénieurs. La bleue, c'est celle des ouvriers !* », détaille-t-il.

Il faudra passer les tourniquets pour pénétrer le fief des tracteurs et ouvriers, où le ronron des machines et l'air vicié ne font qu'un sur l'allée principale. *« C'est une véritable ville dans une ville »*, vante Maria Afonicheva.

Les seize mille employés — dont six mille sont des femmes — y bénéficient de services extra-municipaux : quelques logements ouvriers, trois ambulances, une caserne de pompiers, trois cabinets dentaires, une radio locale où l'on annonce les anniversaires, un journal distribué à plus de six mille exemplaires... Et même un petit chemin de fer servant à transporter pièces et engins, prêts à être exportés. Une ville faite pour les tracteurs, rien que pour les tracteurs. *« C'est la plus grande société de la Biélorussie, renchérit son collègue. L'usine de Minsk est la plus grande de notre groupe industriel, qui en compte neuf dans le pays. »*

Difficile d'imaginer qu'avant, sur le site où nous marchons, entre les murs des fabriques et des dortoirs d'ouvriers noircis par la poussière, *« il n'y avait que de la forêt. »* En 1940, l'idée d'aménager les lieux pour en faire une usine émerge pour la première fois. Mais les cinq ateliers qui seront montés serviront à construire des avions. *« Sauf qu'avec l'occupation nazie, les travaux ont dû vite s'arrêter, raconte Monsieur le responsable. Et après la guerre, en 1945, on a pris la décision d'y consacrer une usine de tracteurs. »* Quatre ans plus tard, le premier tracteur Belarus voyait le jour.

Employés stakhanovistes

Accompagnés des camarades Schenk et flanqués de nos trois guides (une interprète allemande a été dépêchée pour l'occasion), on admire les 74 portraits suspendus le long de l'allée centrale. C'est que chaque année, explique notre interprète Maria, *« on affiche les meilleurs employés de l'année le jour de la fondation de notre usine, le 29 mai. »*

Parmi les récipiendaires, il y a Alexia, qui *« s'occupe de transporter les documents d'un endroit à l'autre de l'usine »*, poursuit Maria. *« C'est un héritage des temps soviétiques que nous avons conservé : nous rendons toujours hommage aux gens qui travaillent avec leurs mains »*, dit-elle, en pointant fièrement au passage le dernier modèle de tracteur de l'entreprise, stationné sous nos yeux, *« qui peut être utilisé sans chauffeur ! »*. Une sorte de Tesla biélorusse, en quelque sorte.

Et voilà qu'un autre bolide avec chauffeur passe en trombe, laissant une trainée de diesel. *« Ce tracteur bleu que vous voyez, c'est ce qui se vend le mieux : le MTZ-80. Très bon marché, puissance optimale de 89 chevaux avec une construction très simple mais facile à piloter. »*



Une employée modèle.



Le MTZ 80.

Nous poussons finalement les portes métalliques du lieu tant attendu : les fameuses chaînes de montage (un tracteur sur dix dans le monde est de marque Belarus). Et là, c'est le spectacle : une armée d'ouvriers, équipés de salopettes, lunettes de protection et bouchons est à pied d'œuvre, tout le long de la ligne de 270 mètres. Ici, rien n'est automatisé. Et rien ne semble avoir changé depuis l'époque communiste.

« *C'est une grande chance que nous avons d'avoir pu conserver tout cela de manière intacte, s'enthousiasme Valentin Tsialko. Comme le dit notre président [Alexandre Loukachenko], on ne touche pas aux succès de l'Union soviétique. Le seul élément qui a changé, c'est que notre pays s'appelle dorénavant la République du Belarus* ». De fait, la chute de l'URSS, il y a trente ans n'a pas transformé la dureté du régime politique, dans ce pays toujours aussi autoritaire.

Le « passeport » du tracteur

« *Chaque minute, un tracteur est construit* », nous dit encore Maria. « *On fait nous-mêmes l'assemblage des tracteurs. Chaque tracteur a son propre livret d'information, une sorte son petit passeport, où est inscrit modèle, numéro de série, pays de destination...* ». À charge de chaque employé ayant travaillé sur l'une des machines de signer le carnet. « *Puisqu'à la fin, le département doit attester de la bonne qualité du tracteur* », explique-t-elle.

Comme ce tracteur en devenir, où est inscrit sur son « passeport » le lieu de son expédition : la Communauté des États indépendants (CEI), soit l'une des anciennes républiques soviétiques. La Russie sans doute, « *notre meilleur client* », précise Maria.

Matthias Schenk reçoit le feu vert. Sous le regard attentif de son père Jvergen, l'homme de trente-huit ans saisit la perceuse attachée au plafond par un long fil de caoutchouc. Sa mission : visser quelques boulons puis le guidon d'un tracteur embryonnaire. « *La première vis du haut doit être bien serrée, la deuxième, moins !* », commande Valentin Tsialko, qui seconde la tâche.



« *C'est fascinant de voir où sont produits ces tracteurs que l'on voit partout dans le monde !* », se réjouit Chittaphamat, trente-sept ans, la compagne de Matthias. « *Ce doit être excitant pour les gamins de venir visiter l'usine.* »

Au bout de la chaîne d'assemblage, le petit groupe reçoit sa récompense. Un certificat attestant leur bon travail, signé par le directeur de l'usine lui-même. Et c'est sans oublier, bien sûr, la pause-rafraîchissement que l'on offre aux apprentis-ouvriers. Un soda que fait couler Valentin Tsialko d'une machine d'un autre temps. « *Il n'y a peut-être pas le sirop d'autrefois, mais c'est tout comme. Pendant l'époque communiste, ces boissons gazeuses étaient très populaires. Vous voulez goûter ?* », dit-il, en nous tendant une tasse du liquide.