

10 000 kilomètres en Logan

Roumanie



- **Modèle :** Logan phase 1
- **Année :** 2005
- **Finition :** Logan base
- **Motorisation :** 1.4 MPI 75 – GPL Borel
- **KM au départ :** 150 000
- **Signe particulier :** Ni direction assistée, ni vitres teintées, ni climatisation !

A lors que nous attendons Lucian à l'entrée de Iasi, nous voyons finalement arriver Daniel, l'un de ses amis, qui nous explique que Lucian sera en retard et qui se propose de nous faire visiter la ville en attendant. Problème, notre Logan est pleine à ras bords y compris aux places arrière, mais nous arrivons tant bien que mal à faire une petite place pour notre guide. Daniel est médecin et connaît Iasi comme sa poche puisqu'il y est né voici 34 ans et qu'il y a fait ses études. Il propose également de nous trouver un hébergement : excellente suggestion, car il est déjà 19 heures passées et nous n'avons pas réservé d'hôtel. Vu que notre budget est limité, Daniel nous propose une pension – un type d'hébergement très populaire en Roumanie – et nous dégote une vaste chambre avec

deux grands lits pour à peine 16 euros la nuit. La communication avec la tenancière et son mari est épique : nous ne parlons pas un mot de roumain, et eux pas un mot d'anglais et encore moins de français. Heureusement, Daniel nous sert d'interprète et, à force de gestes, nous finissons par obtenir les clés de notre « pensiune » : ce n'est pas le grand luxe, mais le tarif est raisonnable et, après une route éprouvante, nous pensons surtout à dormir.

Dans le vif du sujet !

Mais ce n'est visiblement pas pour tout de suite : Daniel et Lucian ont prévu une soirée d'accueil avec un autre de leurs amis, Vlad, par ailleurs propriétaire d'une Dacia 1410 Sport. Le temps de déposer nos affaires ➤



2^e partie : D'une Moldavie à l'autre

Arrivés à Iasi au terme d'un marathon de 3 200 kilomètres, nous voici en train d'attendre Lucian, notre contact roumain avec qui nous discutons sur Internet depuis plusieurs mois. Nous sommes presque au bout de la Roumanie, dans la région administrative de Moldavie. Mais nous avons en tête de profiter de notre séjour pour ajouter un nouveau pays à ceux que nous avons déjà traversés, la République de Moldavie voisine...





• VÉCU



Mécanique roumaine

Un problème avec la Logan ? Pas du tout ! Mais, depuis le départ, nous pestons contre la suspension arrière qui tient mal la charge : notre Lolo s'écrase à cause de son chargement et nous aimerions poser des ressorts arrière plus fermes. Daniel nous emmène dans l'une des nombreuses échoppes qui vendent de la pièce auto : certaines, comme celle-ci, sont même uniquement dédiées à Dacia et parfois à la seule Logan ! Une cave de Ali Baba, avec des centaines de pièces disponibles : mécanique, accessoires, tout y est, et à des prix plus que compétitifs. Jugez plutôt :

il faut compter 465 lei (105 euros) pour un kit distribution + pompe à eau de 1.5 dCi avec la pose incluse, le tout en pièces d'origine Renault. En adaptable pour une Logan 1.4 MPI, la même opération revient à 70 euros, pièces et main-d'œuvre... Nous achetons nos ressorts arrière pour 17 euros la paire, et nous nous rendons dans un petit garage des environs où le remplacement nous sera facturé 12 euros. Pas vraiment une mauvaise opération, et le plaisir en plus de découvrir un garage typique qui entretient encore de nombreuses Dacia de l'ancienne époque.

Dacia de la période « pré-Renault » se font plus rares, victimes de l'âge, du contrôle technique plus sévère et du système roumain de mise à la casse qui fait des ravages. Mais nos Roumains, en bons fans de la marque nationale, ont une mémoire d'éléphant et un réseau de connaissances gros comme le bottin ! Claudiu passe son temps au téléphone pour demander à tel ou tel ami où l'on peut trouver une Dacia 500, Lucian se rappelle avoir vu une maison où est garée une Liberta, Daniel passe chaque jour devant l'un des premiers breaks 1300 à l'abandon. La « traque » se poursuit jusque tard dans la nuit tant nos hôtes tiennent à nous montrer les trésors automobiles cachés dans leur ville.

Encore une frontière...

Après trois jours à ce rythme, nous délaissions provisoirement nos fondus de Dacia pour reprendre la route et passer une nouvelle frontière ! Nous avons en effet décidé depuis longtemps de pousser le voyage jusqu'à la République de Moldavie, un petit pays frontalier de la Roumanie (voir encadré) qui nous a toujours fascinés : c'est l'occa-

sion ou jamais. Vérification des niveaux de la Logan (qui n'a pas mangé une goutte d'huile ni une goutte d'eau), pression des pneus, et on s'assure d'avoir nos passeports vu que l'on quitte une fois encore l'Union européenne. Le voyage n'est pas très long (le poste-frontière se trouve à 70 kilomètres), mais notre expérience serbe nous a appris à nous méfier des passages de douane ! Une petite heure plus tard, pourtant, nous voici en train de passer la frontière sans encombre. Il suffit de s'acquitter d'une « vignette » (en fait, un simple certificat papier) valant 4 euros et qui donne le droit de circuler une semaine sur les routes du pays. Notre Logan et surtout son immatriculation française suscitent la curiosité des douaniers moldaves qui nous confient ne voir que rarement des touristes venus d'aussi loin. Un coup de tampon plus tard et nous voilà désormais entrés dans le pays.

Même si cela n'a rien d'un exploit, nous savourons tout de même le fait de rouler maintenant en Moldavie et d'y être arrivés par la route, sans aucun problème mécanique, dans notre fidèle Logan. Pourquoi cette attirance pour la Moldavie ? Peut-être parce que sa situation géo-

à noter

Le parcours en détail

Nous pensions profiter de notre séjour à Iasi pour rouler un peu moins. Perdu ! La ville est très étendue et nous n'arrêtons pas de parcourir les environs, par exemple pour aller à la rencontre de Danut, à plus de 130 kilomètres, pour notre collector (voir page 82). Ajoutons-y le voyage express en Moldavie, et le compteur de la Logan continue de tourner...



- Trajets Iasi et banlieue : 450 km
- A/R Suceava : 260 km
- A/R Moldavie : 320 km

TOTAL

- 2^e partie : 1 030 km
- depuis le départ : 4 200 km



graphique au bout de l'Europe et à deux pas de l'Ukraine, son histoire constamment tirillée entre l'Ouest et la Russie, ainsi que sa géopolitique où se mêlent nostalgie de l'ancien bloc soviétique et attrait pour l'Union européenne nous donnent le sentiment d'être à la frontière de deux mondes. Aussi sans doute parce qu'il s'agit d'un pays méconnu et presque mystérieux, en partie grâce aux albums de Tintin et à la Syldavie, pays imaginé par Hergé et qu'a largement inspiré la Moldavie, notamment dans l'album « Le sceptre d'Ottokar ».

La Moldavie, entre Europe et Russie

C'est sur ces considérations (hautement philosophiques, on vous l'accorde !) que nous parcourons nos premiers kilomètres en Moldavie. La route que nous emprun-

tons est en excellent état et les paysages traversés sont superbes : comme le veut le cliché, nous nous attendions à traverser des régions sinistres parsemées de complexes industriels à l'abandon ; au lieu de cela, nous traversons une campagne vallonnée et magnifique, où la vigne règne en maître. Il faut dire que la Moldavie est de très loin le plus grand producteur de vin de la région et qu'elle était même le fournisseur attitré de l'URSS grâce à des crus d'excellente qualité. Aujourd'hui encore, une partie de l'économie repose sur ce savoir-faire vinicole et cette réputation, non usurpée, de pays de vins. Sur la route, nous croisons un nombre impressionnant de vieux camions Kamaz russes, ainsi que de nombreuses Volga M24 et 3102, vestiges de l'époque soviétique qui sont encore prisés de nombreux taxis. Chisinau, la capitale, n'est qu'à 80 kilomètres de la frontière. Le trajet se déroule





• TOURISME

MOLDAVIE, un pays à découvrir



Grande comme la Belgique, la République de Moldavie est un pays indépendant depuis 1991, situé entre la Roumanie et l'Ukraine. L'ancienne principauté de Moldavie s'étendait au-delà des frontières actuelles et correspondrait aujourd'hui à la région administrative roumaine de Moldavie, à la République de Moldova, et à la Transnistrie, un « État » auto-proclamé dont l'indépendance n'est reconnue par aucune nation. Constamment écartelée entre les influences roumaines et russes, la Moldavie est à la fois

roumanophone et russophone (la plupart des panneaux routiers comportent les deux alphabets). S'il s'agit aujourd'hui du pays le plus pauvre d'Europe, elle n'en a pas moins de grandes ambitions et cherche à se rapprocher de l'Union européenne, tout en gardant une forte influence russe. Le tourisme s'y développe peu à peu et attire principalement des Russes, des Ukrainiens et d'autres ressortissants d'anciens pays de l'Est, mais cette destination commence à séduire les Français, les Italiens et les Anglais.

rapidement grâce à une circulation plus que fluide : l'automobile n'est pas encore un produit de masse dans ce pays où le salaire moyen est de 250 euros mensuels et où l'équivalent du SMIC est de moins de 60 euros. Arrivés à Chisinau, toutefois, le parc roulant est plus récent, même si les Lada, Gaz et autres Moskvitch sont encore bien présentes. Mais, ici aussi, Dacia règne en maître sur un marché encore balbutiant : les ventes totales de voitures, toutes marques confondues, ont atteint 5 000 unités en 2014 ! La Logan est la préférée du public, et la police ainsi que les taxis plébiscitent également la berline Dacia. Côté particuliers, le Duster fait lui aussi un tabac, même s'il est plutôt destiné ici à une population relativement aisée.

L'architecture de la ville est un saisissant mélange entre architecture traditionnelle et béton soviétique. Comme le reste de la Moldavie, Chisinau se modernise et

cherche à attirer les investisseurs étrangers et on commence à voir de nombreuses enseignes occidentales fleurir dans les rues de la capitale : restauration rapide, supermarchés, mais aussi banques et opérateurs téléphoniques. Malgré tout, le niveau de vie très modeste se ressent partout, comme par exemple sur le marché où les paysans viennent directement vendre sur des étals de fortune des fruits et des légumes à des prix dérisoires. Même si la croissance du PIB moldave ferait pâlir d'envie n'importe quel pays de l'UE avec une moyenne de 8 % par an, le niveau de vie reste très bas. Un seul exemple : un taxi en pleine capitale vous demandera environ 0,70 euro de prise en charge puis 0,12 euro du kilomètre !

Retour au bercail

Mais l'heure tourne et nous avons promis

à nos amis de Iasi de revenir pour le soir. C'est à regrets que nous décidons d'arrêter là notre brève incursion en Moldavie, tant le pays regorge de trésors à visiter : monastères, églises, caves, vignobles... Une fois encore, la voiture est le moyen de transport idéal pour découvrir cette destination qui manque encore d'infrastructures adaptées au tourisme, même si les habitants sont extrêmement chaleureux avec les étrangers et cherchent par tous les moyens à les aider. Mais l'automobile permet d'être autonome, d'aller partout, de rentrer au cœur des villages isolés ou d'accéder à des monuments qui ne sont pas desservis par les transports en commun. Notre petite Logan a encore accompli sa mission avec brio en ajoutant un nouveau pays à une liste déjà longue. Mais l'aventure est loin d'être finie puisque nous avons encore de nombreux kilomètres qui nous attendent en Roumanie... ■

