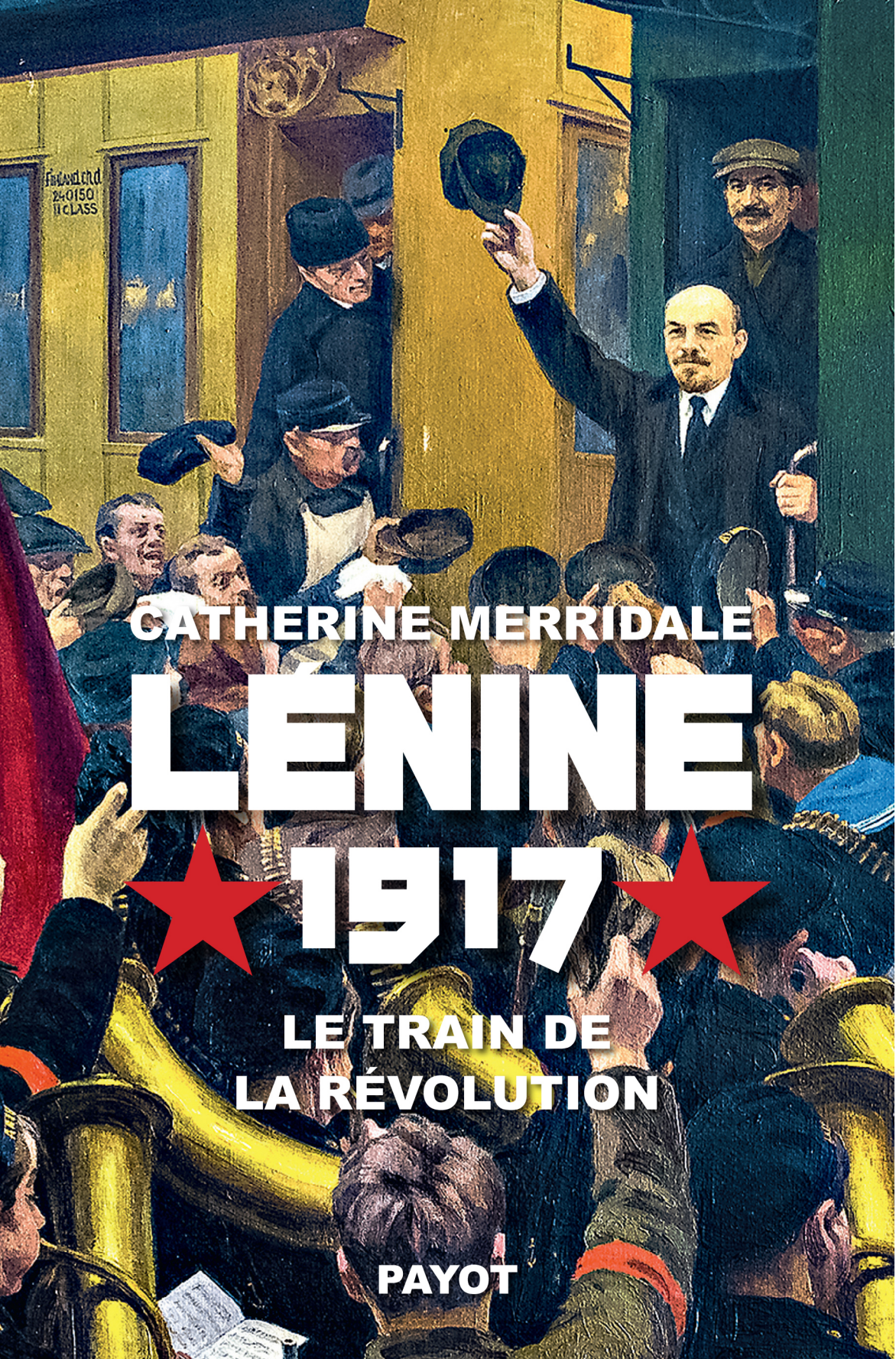

CATHERINE MERRIDALE
LÉNINE
1917
LE TRAIN DE
LA RÉVOLUTION
PAYOT

Février 1917 : Petrograd s'enflamme ; Nicolas II abdique. À des milliers de kilomètres de là, bloqué en Suisse où il s'est exilé, Lénine craint de passer à côté de son destin. Car entre la Russie et lui, il y a l'ennemi, l'Allemagne en guerre. La chance va toutefois prendre un visage germanique : cherchant à soulager le front de l'Est, les services secrets du Kaiser ont alors l'idée de faciliter le retour en train d'un Lénine réputé vouloir mettre fin à la participation de la Russie au conflit. Le trajet de Lénine, sa femme Nadejda et une trentaine de fidèles, 3 200 kilomètres à travers l'Allemagne, la Suède et la Finlande, durera huit jours. Huit jours exaltés, intenses, presque sans manger ni dormir, reclus dans un wagon décrété zone extraterritoriale. Huit jours à rebondissements. Huit jours qui vont changer le monde.

Porté par une vraie force narrative, mêlant affaires d'espionnage, histoire militaire et idéologique, et intrigues diplomatiques, le récit de Catherine Merridale raconte, au cœur d'une Europe en feu, le train de la révolution, ce train où un homme d'exception, répondant à l'appel qu'il avait attendu toute sa vie, s'apprête à faire l'Histoire. Le 3 avril 1917, à minuit, débarquant en gare de Finlande, Lénine grimpe sur une voiture blindée et, d'une voix tonnante, électrise la foule. Quelques mois plus tard, naît l'URSS. Le monde ne sera plus jamais le même…

Catherine Merridale, historienne, spécialiste reconnue de la Russie, est l'auteur de plusieurs ouvrages traduits en plus de quinze langues. Son *Lénine, 1917* a été considéré comme « un joyau » par le *Times*.

Catherine Merridale

LÉNINE, 1917

Le train de la révolution

Traduit de l'anglais
par Françoise Bouillot

PAYOT

Retrouvez l'ensemble des parutions
des Éditions Payot & Rivages sur

payot-rivages.fr

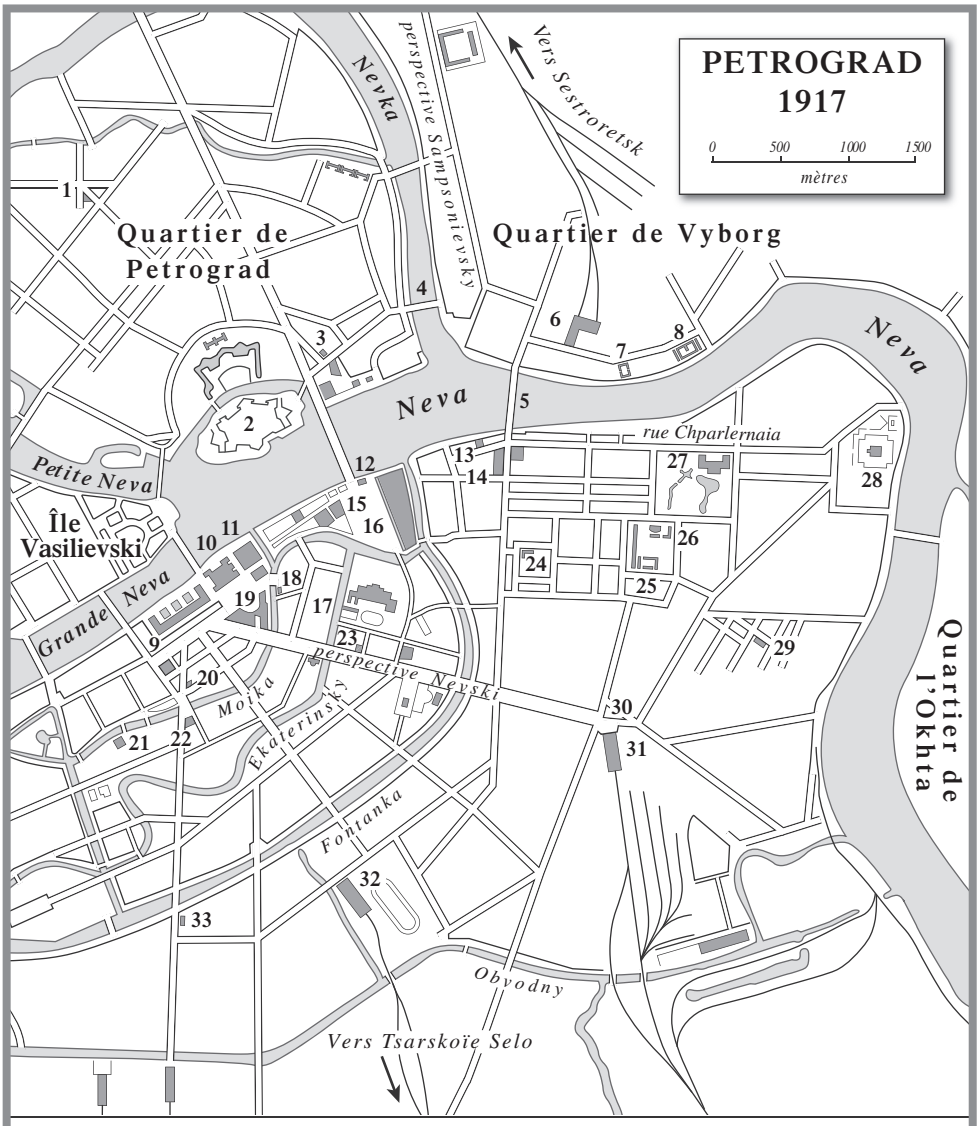
TITRE ORIGINAL :
Lenin on the Train

Conception graphique de la couverture : Éric Doxat
Illustration : *L'Arrivée de Lénine en gare de Finlande*,
avril 1917, de M. G. Sokolov
© Frank Payne ; appartement-musée des Alliluiev,
Saint-Pétersbourg.

© Catherine Merridale, 2016
© Éditions Payot & Rivages, Paris, 2017
pour la traduction française

ISBN : 978-2-228-91777-3


ITINÉRAIRE DE LÉNINE EN AVRIL 1917
0 100 250 500
kilomètres
Romanov
(Mourmansk)
Cercle polaire
Grand-duché de Finlande
Karungi
Tornio
Boden
Haparanda
NORVÈGE
SUÈDE
Golfe de Botnie
Bräcke
Tampere
Bergen
CHRISTIANIA
(Oslo)
Helsingfors
(Helsinki)
Beloostrov
PETROGRAD
(Saint-Pétersbourg)
Golfe de Finlande
STOCKHOLM
Reval
(Tallinn)
MER DU
NORD
MER BALTIQUE
DANEMARK
COPENHAGUE
Malmö
Trelleborg
Sassnitz
Stralsund
EMPIRE
RUSSE
BERLIN
Varsovie
ALLEMAGNE
Francfort
Kiev
Cracovie
Karlsruhe
Stuttgart
AUTRICHE-
Singen
VIENNE
BERNE
Zurich
BUDAPEST
Odessa
SUISSE
Genève
HONGRIE



1 Appartement des Elizarov
2 Forteresse Pierre-et-Paul
3 Maison de la Kchessinskaïa
4 Pont Sampson
5 Pont Liteiny
6 Gare de Finlande
7 Prison de Kresty
8 Arsenal
9 Amirauté
10 Palais d'Hiver
11 Hermitage
12 Ambassade de Grande-Bretagne
13 Ambassade de France
14 Magasin de l'artillerie
15 Caserne des Pavlovski
16 Champ-de-Mars
17 Théâtre Michel
18 Bureaux de la *Pravda*
19 Quartier général
20 Hôtel Astoria
21 Palais Ioussoupov
22 Palais Marie
23 Hôtel Europe
24 Caserne des Litovski
25 Caserne des Volynski
26 Caserne des Préobrajenski
27 Palais de Tauride
28 Institut Smolny
29 Appartement des Alliluiev
30 Place Znamenskaïa
31 Gare Nicolas
32 Gare Tsarskoïe Selo
33 Caserne des Ismaïlovski

INTRODUCTION

« Il faut toujours dire la vérité aux masses, la vérité sans fard, sans crainte que la vérité les effraie. »

Nadejda Konstantinovna KROUPSKAÏA

Il existe trois endroits au monde que tout voyageur digne de ce nom se doit d'avoir vu, dit Thomas Cook. Le premier est Tombouctou, la citadelle du désert ; le second est la vieille cité de Samarcande ; et le troisième est une petite ville de Suède. Ce fut peut-être la lumière du nord qui, voici un siècle et demi, attira Thomas Cook, le pionnier du voyage organisé, à Haparanda. Ses habitants se vantaient en outre d'abriter des pirates, mais c'était là une prétention partagée par chaque port de la côte.

La petite ville n'avait pas seulement le charme de l'exotisme : c'était aussi un endroit excitant, dangereux et situé aux confins du monde connu. Haparanda est posée à l'extrémité septentrionale du golfe de Botnie, qui s'étend entre le nord de la Suède et la Finlande. La Torne à cet endroit se jette dans la Baltique en formant un vaste delta, et le territoire de la ville comportait autrefois toute une chaîne de petites îles basses, ainsi qu'une longue frange de terre ferme vers l'ouest. Haparanda avait pour voisine Tornio, une ville nettement plus grande nichée dans l'île centrale du delta, et quelques bourgs de moindre importance. Leurs habitants survivaient grâce à une économie commune de subsistance : ils chassaient le gibier local en hiver, emmenaient les troupeaux pâturer dans les collines voisines et pataugeaient dans la neige fondue lors des brèves périodes de dégel pour

attraper des anguilles luisantes entre les touffes flottantes de roseaux.

Si Haparanda avait peu de choses en commun avec Stockholm (ses habitants parlaient un patois local), il reste que toute la région appartenait à la Suède jusqu'au début du XIX^e^ siècle. Mais en 1809, un traité conclu à l'issue de l'une des nombreuses guerres entre la Russie et la Suède transféra la rive orientale du fleuve, y compris la grande île centrale, au grand-duché de Finlande, territoire que les Russes venaient d'annexer à leur empire. Abandonnée sur la rive suédoise, Haparanda était désormais une étrangère pour sa sœur jumelle, Tornio, qui lui faisait face de l'autre côté du fleuve.

Cette frontière ne fut jamais réellement sûre. Le gouvernement suédois avait toujours en tête les appétits expansionnistes de la Russie. Quand de vastes réserves de fer furent découvertes à Kiruna, à moins de 500 kilomètres au nord-ouest, les investisseurs de Stockholm durent modifier leur projet d'un nouveau chemin de fer, de crainte qu'Haparanda ne devienne la porte d'entrée d'une nouvelle vague d'invasion russe. En Suède, l'ère de la machine à vapeur était à son zénith, mais alors que les lignes de chemin de fer se multipliaient en direction du nord, aucune voie ne fut tracée jusqu'à Haparanda. En été, quand la glace fondait, empêchant les luges des chasseurs de traverser le fleuve, elle n'était plus rattachée à la Finlande que par un simple pont de bois.

Tout changea avec la Première Guerre mondiale. Les grandes puissances de la côte Atlantique de l'Europe, la Grande-Bretagne et la France, étaient désormais alliées à l'Empire russe. Outre qu'elles voulaient assurer le transport de voyageurs dans les deux sens, elles avaient aussi accepté de fournir aux Russes du matériel de guerre, notamment des détonateurs et des viseurs de précision. Le problème, c'est qu'il n'existait plus de contact direct entre l'Est et l'Ouest. Les passages à travers l'Allemagne étaient fermés, et les routes maritimes, quand elles n'étaient pas semées de mines, grouillaient de sous-marins. Le passage terrestre par la Suède du nord restait le seul praticable, au prix d'un détour

aussi considérable qu'exténuant. Thomas Cook mourut en 1892. Et si Haparanda lui avait paru exotique en son temps, il aurait dû la voir en 1917.

La voie de chemin de fer fut terminée en 1915. Ce n'était qu'un simple embranchement à voie unique, et il fallait faire venir les locomotives de Karungi, située un peu plus au nord sur la Torne. Bien qu'elle fût désormais une artère stratégique pour le commerce de guerre, la ligne s'arrêtait encore à la frontière finlandaise, dont les voies de chemin de fer (comme toutes celles de l'Empire russe) avaient de toute façon un écart différent. Étant donné la méfiance qui régnait entre les deux pays, tout, y compris les passagers, devait être déchargé à la gare d'Haparanda, transporté en ferry à travers le fleuve, déchargé sur la haute rive opposée et rechargé sur des trains russes. En hiver, des traîneaux tirés par des rennes ou des petits chevaux robustes assuraient le passage ; en été, chaque bateau disponible se trouvait réquisitionné.

Ce goulet d'étranglement était une perpétuelle source de perte de temps et d'irritation, et pourtant Haparanda s'apprêtait à connaître un véritable boom. Avec sa jumelle du côté finnois, elle allait bientôt devenir le point de passage commercial le plus fréquenté d'Europe. Les petits bars de la ville, qui n'avaient autrefois pour clients que les éleveurs locaux, débordaient désormais de prostituées, de filous en tout genre et d'agents de la police secrète qui passaient leur vie à les observer. Les chambres de l'unique hôtel étaient réservées aux diplomates et aux politiciens, surtout britanniques, français et russes, qui se mirent soudain à fréquenter la ville. Ils n'appréciaient ni le climat ni la lenteur des trains, mais c'était désormais l'unique option possible.

Cette situation valut notamment à Haparanda une visite des plus improbables. L'impératrice douairière de Russie, Maria Fedorovna, se trouvait en Europe de l'Ouest quand la guerre éclata. Elle parvint à rentrer par ses propres moyens, mais son train impérial fut bloqué au Danemark, et le gouvernement allemand lui refusa le passage jusqu'en Russie sur toutes ses lignes de chemin de fer. Cette affaire pour le moins

embarrassante se trouva résolue par le record de froid de janvier 1917. Au moment où la glace était la plus épaisse, une armée de cheminots arriva pour poser une voie temporaire sur le fleuve Tornionjoki entre Haparanda et la gare de Tornio. Le train impérial (avec boudoir, salle du trône, cuisines et générateur électrique) fut alors tiré sur la glace, deux voitures à la fois, et couplé à une locomotive finnoise sur la rive opposée. Des roues spéciales avaient été installées pour compenser la différence d'écartement des voies. Le train s'était à peine évanoui dans les plaines de Finlande que les ouvriers redescendaient sur la glace avec des pieds-de-biche pour enlever les rails[1].

Au musée local, les photos de l'époque montrent des créatures surgies tout droit d'un autre monde. Corsetées, rigides, elles ont un air étrange avec leurs uniformes, leurs tresses dorées et leurs innombrables chapeaux à plumes. La plus notable, et celle peut-être qui séduisit le plus Thomas Cook, est le célèbre herboriste et magicien Pistokoski, dont le mannequin suspendu au plafond semble voler par-dessus la nuit arctique comme un grand oiseau.

Aujourd'hui, rien ne subsiste dans l'estuaire de leurs fantômes. Les villes jumelles sur le fleuve Tornionjoki forment désormais un conglomérat auquel les guides touristiques donnent le nom d'« HaTo », et l'on passe de Suède en Finlande en traversant la place devant le centre commercial[2]. Le côté finnois a toujours une heure d'avance sur la Suède, ce qui complique l'horaire des bus, mais les classiques nuisances frontalières – passeports, douanes, files d'attente – ont été aplanies comme un billet de vingt euros. Le seul monument notable est une énorme boîte bleu foncé – le plus grand Ikea du monde. En avril, il est cerné par un terrain vague parsemé de flaques huileuses et de tas de neige grisâtres, mais quand ils auront fondu, le parking sera rempli. Les Russes sont toujours là, tout comme les Finnois et les éleveurs de rennes de Laponie. L'homme dont je m'apprête à raconter l'histoire l'aurait certainement compris. Il a beaucoup écrit sur le commerce international. Il a lui aussi

traversé ce fleuve sur la glace, au cours d'un voyage qui devait transformer le monde.

En avril 1917, au pic de la Première Guerre mondiale, le chef en exil des bolcheviks, Vladimir Ilitch Lénine, retourna en Russie en train. Avant que l'année ne s'achève, il était devenu le maître d'un nouvel État révolutionnaire. Le grand exploit de Lénine fut de transformer les idées que Karl Marx avait esquissées sur le papier quarante ans plus tôt en une idéologie de gouvernement. Il créa un système de soviets qui gouverna au nom du peuple des travailleurs, ordonnant la redistribution des richesses et finançant des transformations non moins radicales dans la culture et les relations sociales. Le programme de Lénine offrait de l'espoir et de la dignité aux pauvres de son pays, notamment en octroyant aux femmes une mesure d'égalité sans précédent. Parmi les coûts, on relève d'innombrables vies humaines, à commencer par les centaines de milliers de meurtres du vivant de Lénine. Certains moururent à l'époque pour le simple crime de posséder une paire de lunettes. Sur les soixante-dix ans d'existence de l'Union soviétique, le nombre de ses victimes allait se compter en millions. En même temps, son soutien pratique et dépourvu de toute sentimentalité aux damnés de la terre fit de Lénine un modèle pour les partis révolutionnaires, de la Chine au Vietnam et du sous-continent indien aux Antilles. L'origine de cette épopée, de la naissance de l'État soviétique à la guerre froide, est cet historique voyage en train au cœur de la guerre.

Lénine se trouvait en Suisse quand Petrograd se souleva. Condamné à l'exil par les tribunaux tsaristes, le chef bolchevique était en sécurité dans son nouveau foyer, mais il mourait d'impatience de voir éclater la révolution qu'il prédisait depuis plus de vingt ans. Comme de nombreux socialistes, il s'attendait à ce qu'elle se produise quelque part en Europe occidentale, mais les premiers mois de 1917 apportèrent la nouvelle de manifestations monstres dans la capitale russe. Lénine avait à peine digéré ce choc que le monde apprit que

le tsar avait abdiqué. À la veille d'une nouvelle campagne militaire, avec des plans en cours pour une offensive de grande ampleur sur le front ouest, l'avenir de l'Empire russe était soudain devenu incertain. À Petrograd, le peuple se réjouissait. Le pays était devenu une république, du moins jusqu'à ce qu'une Constitution soit votée.

Comme quasiment tous les exilés russes, Lénine fut enchanté en apprenant la nouvelle. En tant que chef du parti révolutionnaire le plus actif de Russie, sa première pensée fut de rentrer aussitôt en Russie. Le problème, c'est qu'il était pris au piège. Ni la Grande-Bretagne ni la France n'étaient disposées à l'aider dans ses projets de voyage. Elles le connaissaient comme un féroce opposant à la guerre ; or, tous leurs efforts diplomatiques visaient à persuader la Russie, libérée ou non, de rester dans la coalition jusqu'à la victoire des Alliés. Cette position ne laissait qu'une seule alternative à Lénine : traverser l'Allemagne en train, passer en Suède en ferry, et poursuivre vers le nord jusqu'au poste-frontière d'Haparanda. Mais cette fois, le problème était l'Allemagne elle-même, dont l'armée massacrait les soldats russes par centaines de milliers sur le front oriental depuis 1914. Le dilemme de Lénine semblait insoluble. Traverser l'Allemagne était une trahison, rester en Suisse était ignorer l'appel qu'il avait attendu toute sa vie.

Lénine, naturellement, choisit la première solution – qui fut rendue possible par la coopération inespérée du Haut Commandement allemand. L'enlisement du conflit dans les tranchées avait contraint les grandes puissances européennes à chercher des moyens de prendre l'avantage ailleurs que sur le champ de bataille. En 1917, un petit groupe du ministère des Affaires étrangères allemand réfléchissait à la possibilité d'utiliser les insurgés eux-mêmes contre l'ennemi russe. Ils finançaient déjà les mutineries en France, ils avaient armé les nationalistes irlandais et ils rêvaient de déclencher une insurrection aux frontières de l'Inde. Quand le nom de Lénine fut prononcé, ils comprirent très vite qu'il pourrait leur être d'une aide considérable pour déstabiliser l'effort de guerre russe. Si tout allait bien, et si l'armée allemande

saisissait cette opportunité de porter un coup décisif à la Grande-Bretagne et à la France, ils n'auraient pas besoin de son aide bien longtemps.

Avec cette agréable pensée en tête, les responsables allemands ne firent aucune difficulté pour organiser le transport du leader bolchevique à travers leur pays, accédant même à sa requête d'un statut d'extraterritorialité pour le wagon qui transportait son groupe : il devait être fermé, hermétiquement protégé du monde environnant, et donc vierge de tout contact avec la population ennemie. Il semble également qu'ils lui aient fourni un soutien financier – l'« or allemand » d'infâme réputation – pour certaines de ses opérations révolutionnaires. Les Français et les Britanniques étaient au courant de ce voyage, et s'ils avaient du mal à distinguer les rumeurs des faits, la réputation de Lénine suffisait à leur donner d'amples raisons de s'alarmer. Certains insistaient même pour mettre un terme définitif à son voyage, peut-être au cœur des forêts arctiques de Suède. Mais quand le moment fut venu, personne ne voulut prendre la responsabilité d'appuyer sur la détente.

C'est une histoire qui aurait pu sortir de la plume de John Buchan, l'auteur des *39 marches*. Quelques mois plus tôt, celui-ci avait d'ailleurs publié un roman d'espionnage, *Greenmantle*, dont le méchant éponyme prêchait lui aussi contre les Anglais en guerre et leurs alliés. Greenmantle n'était pas russe (Buchan avait choisi le Moyen-Orient pour décor), mais l'intrigue racontait la tentative d'un agent secret de traverser toute l'Allemagne pour le retrouver. « Je m'attendais à voir une grande palissade toute hérissée de fils de fer barbelés et de tranchées, dit Richard Hannay, le héros, mais je ne vis rien, du côté allemand, qu'une demi-douzaine de sentinelles en tenue de campagne […]. Nous fûmes tous escortés jusqu'à une grande salle d'attente, où un poêle ronflait. On nous mena ensuite, deux par deux, dans une petite pièce où on nous interrogea, sans oublier de nous fouiller [et où] on nous obligea à nous mettre nus comme des vers. Les hommes chargés de cette besogne se montrèrent relativement polis,

mais excessivement minutieux[3]. » Lénine devait connaître la même épreuve, à la douane de Tornio. Mais cette fois, sous le regard sceptique d'un groupe de gardes-frontières russes, l'homme qui procédait à la fouille était un officier britannique.

Le voyage prit fin à la gare de Finlande à Petrograd. Un Lénine triomphant, accusant à peine une légère fatigue après un périple de huit jours, descendit du train sous les ovations d'une foule de partisans enthousiastes, pour changer à jamais le cours de l'histoire russe. Les bolcheviks ont créé un mythe fondé sur cette histoire, mais le verdict le plus mémorable reste celui de Winston Churchill. « Il faut se rappeler que les chefs militaires allemands jouaient un jeu désespéré, commenta-t-il après-coup. […] Néanmoins, ce fut avec un sentiment d'effroi qu'ils tournèrent contre la Russie la plus affreuse de toutes les armes. Ils firent transporter Lénine, de Suisse en Russie, comme un bacille de la peste, dans un wagon plombé[4]. »

Le « wagon », en réalité, n'était pas exactement plombé ; les portières du côté des voies étaient rarement fermées et les visites n'étaient pas rares. Le voyage fut aussi beaucoup plus rude que ne le laisse entendre Churchill. Il fallut aux Russes trois jours pleins pour traverser l'Allemagne, pendant lesquels ils ne purent pas acheter de nourriture, et encore moins sortir pour se dégourdir les jambes. S'ils prirent un peu de repos, ce fut dans leurs compartiments de troisième classe bondés, la tête roulant sur l'épaule du voisin, des odeurs de pain rassis et de chaussettes s'infiltrant jusque dans leurs rêves. Mais l'idée du bacille est pour moi très évocatrice. Si la Première Guerre mondiale donna naissance à de vastes intrigues, ma propre époque n'a pas non plus été avare de coups tordus – diplomatiques, économiques et militaires – sur l'échiquier mondial.

Il y a à peu près autant d'instabilité sur la planète aujourd'hui qu'à l'époque de Lénine, et une cohorte à peine différente de grandes puissances œuvre encore diligemment pour s'assurer la conservation du pouvoir. L'une des techniques utilisées dans les conflits régionaux, puisque l'affrontement militaire direct est

désormais trop coûteux, est le financement des rebelles, dont certains se trouvent sur place, alors que d'autres doivent être parachutés, exactement comme Lénine le fut en son temps. Je pense à l'Amérique latine des années 1980, à toutes les sales guerres qui ont déchiré l'Asie centrale depuis cette époque. Je frémis devant les conflits actuels dans le monde arabe. L'histoire du train plombé de Lénine n'est pas la propriété exclusive des Soviétiques. C'est une parabole sur les intrigues des grandes puissances, et la règle, pour les grandes puissances, c'est de toujours se fourvoyer.

Je savais qu'il me faudrait effectuer moi-même ce trajet en train. Un voyage ne se réduit pas à des noms de lieux et à des horaires de chemin de fer : il y a des choses qu'il faut avoir vues de ses propres yeux. La première chose à faire était de m'assurer que l'itinéraire était juste. Les historiens nous ont offert de multiples récits de cette aventure, mais je n'ai encore jamais vu de carte indiquant réellement le périple effectué par Lénine. La plupart des experts l'expédient au nord, sur une ligne de chemin de fer qui n'était même pas construite en 1917, et un livre au moins – un classique maintes fois réimprimé – se trompe sur son parcours de 1 500 kilomètres au bas mot[5]. Ce n'est pas un simple détail. Il y a une différence entre une traversée de la Baltique en ferry et un long trajet en traîneau dans les neiges de Laponie. Traverser des forêts solitaires, sans lumières ni routes, reste une perspective bien plus menaçante que longer dans un train à vapeur une kyrielle de petites villes balnéaires.

Malgré son épaisseur et sa couverture magnifiquement colorée, le *Continental Railway Guide* de Bradshaw (1913) ne m'est pas d'un grand secours. Les horaires des trains variaient d'une semaine à l'autre, et certaines lignes ne seraient pas tracées avant 1916. Laissant mon Bradshaw sur l'étagère, je me suis armée des horaires archivés à partir de 1917, de mes notes prises sur les 55 volumes des *Œuvres complètes* de Lénine et d'une carte de dimensions respectables. Outre un carnet et un stylo, j'avais aussi glissé dans mon sac un petit enregistreur. En l'écoutant aujourd'hui, assise à mon bureau, j'entends la

chanson de l'Europe en marche : un chœur de langues, le grondement de la circulation dans les rues alentour, le grincement des freins des locos, le bourdonnement confus des haut-parleurs et le chuintement de mille portes automatiques. Si je l'avais laissé en marche, l'appareil aurait saisi des heures de conversations – chuchotées ou véhémentes, confidentielles ou moroses – se mêlant au cliquetis incessant et apaisant des roues sur les rails.

J'avais projeté de respecter l'horaire de Lénine ainsi que son trajet exact. Je devais quitter Zurich le 9 avril et arriver à Saint-Pétersbourg huit jours et 3 200 kilomètres plus tard. Cela promettait d'être une course contre la montre, mais Lénine mourait d'impatience de rentrer et je résolus de régler mon pas sur le sien. Même s'il me fallait attraper au vol chaque correspondance, je m'apprêtais à jouir d'une infinité d'heures de loisir, que j'occuperais comme Lénine autrefois à regarder défiler les paysages. Un siècle s'est écoulé depuis que le grand Russe a accompli ce trajet. Les petites villes allemandes qu'il a longées, blotties dans les vallées comme des jouets en bois, sont aujourd'hui cernées par des zones commerciales et des autoroutes. Le paysage urbain s'étend sur des kilomètres au-delà des anciens faubourgs. Mais le plus frappant, c'est l'absence de toute sensation de danger. Alors que mon train était passé de Suisse en Allemagne sans même marquer un arrêt, la frontière hérissée de fusils de l'époque de Lénine, comme le territoire qui s'étendait au-delà avaient une réputation meurtrière. Mon voyage fut confortable et sans risque ; celui de Lénine, alors que la guerre faisait rage en Europe autour de lui, fut pénible et effrayant.

Lénine aurait du mal à reconnaître les villes et les bourgs où je m'arrêtai. À Zurich, en attendant mon train, j'allai errer dans la rue étroite où il avait vécu. En descendant vers le lac, j'entrai dans les cafés où les exilés russes avaient coutume de se rencontrer. C'était alors un quartier pauvre, mais aujourd'hui, même la courte promenade jusqu'à la bibliothèque où Lénine aimait travailler est longée de boutiques, et les seules choses effrayantes sont le prix des chaussures sur mesure et celui du design d'importation. La classe ouvrière a disparu,

les usines également. Le somptueux Baur au Lac, l'hôtel le plus luxueux de la ville, est l'un des rares monuments qui présente plus ou moins le même aspect qu'à l'époque où Parvus, l'énigmatique messager qui remit à Lénine une partie des fonds allemands, s'installa dans l'une de ses suites en 1915. Un siècle plus tard, les choses sont exactement telles que l'on a envie qu'elles soient – du moins pour les riches.

Ce fut rafraîchissant, après toutes ces considérations, de découvrir qu'une industrie artisanale au moins avait traversé le siècle sans dommages. Bercée par les trains allemands ultramodernes, j'avais fini par l'oublier, mais la route maritime entre Sassnitz et le port suédois de Trelleborg est depuis des siècles un passage de contrebandiers. Le temps que je roule ma valise à travers la porte métallique, les sièges du ferry, raides comme des bancs d'église presbytérienne, étaient tous occupés par des familles et des hommes penchés sur l'écran luminescent de leur ordinateur portable. Mais le salon, tout en palmiers en plastique et en banquettes bleues, évoquait davantage Tirana ou Bucarest. Nous étions encore dans le port de Sassnitz quand j'entendis soudain un chapelet de jurons. L'objet de ces invectives était une monstrueuse palette de bière enveloppée de plastique, de la taille d'une glacière professionnelle, que plusieurs hommes peinaient à faire franchir une marche. J'avais soif depuis le dernier train, et mon instinct me poussa à suivre l'énorme colis jusqu'au bar le plus proche, mais en voyant entrer un dixième, puis un vingtième chariot débordant de boîtes de bière allemande, je compris que je voyageais sur une artère d'alcool détaxé. La contrebande – en tas sous des bâches, retenue avec des cordes – formait des murailles dangereusement inclinées autour des groupes de commerçants occupés à jouer aux cartes entre deux coups d'œil à leurs téléphones.

Ces contrebandiers – des hommes d'affaires, bien sûr – étaient les héritiers d'une impressionnante lignée. Leurs prédécesseurs avaient suivi cette route tout au long de la Première Guerre mondiale, transportant parfois des denrées pharmaceutiques et parfois des lettres écrites avec une encre sympathique primitive. Mais, par une ironie de l'histoire, ces

magnats de la bière à la petite semaine venaient de pays où le commerce privé avait autrefois été mis hors la loi par un régime communiste. Ce rapide renversement explique en partie pourquoi l'enthousiasme de ses compatriotes s'est un peu refroidi à l'égard de Lénine ces derniers temps. Ils l'ont embaumé comme une poupée, ils ont examiné son cerveau sous toutes les coutures, mais le cadavre a été préservé sans le cœur. Sa réputation est particulièrement redoutable dans les régions où le pouvoir soviétique a été imposé par la force. Ainsi, dans la partie occidentale de l'Ukraine, ses idées sont si exécrées qu'on a inventé un nouveau mot, *Leninapad*, quand les manifestants de Maidan ont abattu des dizaines de statues de Lénine en 2014.

Il se révéla que l'une de mes compagnes de voyage venait de Sofia. Tandis que nous bavardions dans un canyon formé par deux murs de bière, elle se rappelait le communisme bulgare avec des claquements de langue désapprobateurs contre ses gencives nues. Elle s'étonna quelque peu de me voir sans cargaison. Si je lui avais parlé de ma quête de Lénine, elle m'aurait certainement prise pour une demeurée. Ce que ce mort a fini par symboliser dans des pays comme le sien – corruption, dureté de la vie, mensonges et abus de pouvoir – est un système si décomposé qu'on ne peut même pas le qualifier de fossile. Mais je savais qu'il avait un jour été bien vivant, et comme tous les chasseurs de fossiles, je rêvais de retrouver le monde où il avait vécu.

Quand j'avais quitté Zurich, six jours plus tôt, c'était le printemps. Mais ici, sous les averses de neige de Tornio, il fait un froid de chien. La gare, autre relique de la Grande Guerre, est un bâtiment de brique désormais abandonné tout au bout d'un quai. Là-bas, de l'autre côté du fleuve, mais pas exactement en face (comme toujours, pourquoi faire simple ?), la gare d'Haparanda est une affaire un peu plus élaborée, mais l'une et l'autre sont vides aujourd'hui, et les lignes sont fermées aux voyageurs depuis des années. D'ailleurs, entre la gare d'Haparanda et la ville, il y a désormais la prison régionale. Aujourd'hui, le côté finnois est plus plaisant, et

certainement moins menaçant. La gare porte une plaque commémorant le célèbre voyage de Lénine. C'est la seule que j'aie trouvée à Haparanda-Tornio, et je soupçonne fort les Soviétiques d'avoir contraint les Finnois à la poser. À la fin des années 1960, alors qu'ils célébraient cinquante ans de dictature du prolétariat, les diplomates russes cherchèrent partout en Europe à persuader leurs hôtes de visser des bouts de métal comme celui-ci à chaque endroit où était passé Lénine.

Le problème avec les monuments commémoratifs, c'est qu'on finit par ne plus les voir. Deux jours plus tôt, j'avais cherché une plaque de cuivre au Savoy Hotel de Malmö. Lénine et ses camarades affamés avaient dîné ici après avoir débarqué du ferry, et j'avais lu des descriptions d'un salon charmant et d'un personnel à l'efficacité légendaire. La concierge était perplexe. « Lénine ? finit-elle par dire. Vous voulez dire John Lennon ? » Il se révéla qu'il y avait bien une plaque dans le hall, et en la voyant je compris aussitôt pourquoi le nom de Lénine n'était pas venu à l'esprit de la jeune femme (malgré l'intéressante révélation qu'elle-même était russe). La plaque est polie avec soin, mais la partie portant le nom de Lénine est assez sale pour être éclipsée par des stars d'une magnitude toute différente : Judy Garland et Brigitte Bardot, Abba et Henning Mankell.

Au moins l'homme de Stockholm savait-il qui était Lénine. Je n'avais qu'une journée à passer dans la ville (comme Lénine) et plusieurs personnes me demandèrent pourquoi je devais partir si vite. « Vous suivez les traces de Lénine ? s'exclama le commerçant. Personne ne vous a dit que vous arrivez un siècle trop tard ? » Je ris avec lui, mais en réalité c'était précisément la question. Je n'étais pas venue simplement pour répéter une vieille histoire. Même si maints détails nouveaux ont émergé récemment des archives, je voulais faire plus que remplir les failles de l'histoire. J'avais pris le train pour retracer un voyage accompli un siècle plus tôt, mais j'écris ce livre parce que nous vivons dans un monde différent.

La guerre froide a eu une longue emprise sur notre imagination. Elle a disposé le monde le long d'une ligne de faille

entre deux pôles – pour ou contre, droite ou gauche –, ce qui a fini par nous donner une histoire en noir et blanc. En réaction, beaucoup d'entre nous se sont tournés vers les livres sur les Romanov et les jolies princesses tout de blanc vêtues. Mais tandis que je réfléchissais à l'Europe de 1917 en m'efforçant d'imaginer Lénine en pleine action, je retombais sans cesse sur des signes avant-coureurs de l'époque où nous vivons. L'héritage de Lénine est souvent traité comme une abstraction, une longue énumération de textes et de discours. Le poids de tous ces écrits nous empêche de percevoir ses aspects les plus vivants, que l'on retrouve dans les événements mondiaux récents. Je pense au réalignement global du pouvoir, à l'espionnage et aux coups fourrés, au fanatisme, à des insurrections complexes et multiples.

Les livres passés nous ont raconté l'histoire du mieux qu'ils le pouvaient. En 1940, Edmund Wilson s'est servi du voyage de Lénine jusqu'à la gare de Finlande pour écrire sur le socialisme, construisant sur des décennies une histoire classique d'espoir déçu[6]. Dans les années 1950, Alan Moorehead nous en a donné un récit plus sobre, financé en partie par le magazine *Life*, qui voulait découvrir la vérité sur l'or allemand dont Lénine aurait bénéficié[7]. Michael Pearson a labouré ce même champ dans les années 1970, cette fois de façon plus vivante[8]. Mais s'il a fait un bon travail sur les trains allemands et les ragots anglais, il est faible, voire évasif, sur la politique. Pour cela, il faut lire le socialiste Marcel Liebman, pour qui l'histoire de Lénine (comme l'ensemble de ses écrits) est « un des faisceaux les plus éclairants pour l'observation des phénomènes politiques contemporains[9] ». Des vues comme celle de Liebman semblent vieillies aujourd'hui, où personne ne va plus chercher Lénine pour s'éclairer. Mais des révolutions éclatent encore, et leurs leaders continuent à prêcher la colère et la lutte armée à des foules réceptives.

L'univers de Marx et Lénine était autrefois le mien. Je suis allée pour la première fois en Russie quand son gouvernement était soviétique et ses villes grises, sans cafés, à peine éclairées la nuit. J'ai fait mon pèlerinage au tombeau de Lénine, en m'émerveillant de l'authentique révérence qu'il

inspirait à certains. Plus tard, alors que Moscou devenait la Dubaï du nord, j'ai passé mon temps dans la poussière et les reliques du passé. Grâce à la gentillesse du peuple russe, j'ai pu explorer les dures années soviétiques comme si j'étais en quête de ma propre famille. En écoutant des gens raconter leurs souvenirs d'arrestation et d'exil dans des camps de travail, en visitant les tombes de masse de l'époque de Staline, j'ai eu un aperçu des tragédies que le communisme a infligées à ses citoyens. Je n'étais pas de ceux qui pensaient que tout était mauvais ou fallacieux en Union soviétique, mais il reste que ses effets ont été catastrophiques. J'ai compris pourquoi sa fin a été célébrée en Europe, en Amérique du Nord et partout dans les pays riches. La Russie a elle aussi célébré ce moment. Mais même si nous avons tous pleuré de joie quand le mur de Berlin est tombé, les bruyantes réjouissances des *outsiders* ne pouvaient que laisser un goût amer.

La vérité, qui a mis un moment à se faire jour, c'est que tout le monde n'a pas été aussi enchanté par les valeurs de l'« Ouest » que ne l'auraient cru certains leaders du monde libre. Il est trop tôt pour parler d'une quelconque victoire ; ce serait mensonger et imprudent. Les diplomates britanniques en Russie commirent la même erreur à l'époque de Lénine, quand ils s'imaginèrent que chaque individu sur la planète n'aspirait qu'à leur ressembler. Ils ne comprirent jamais vraiment que Lénine n'était pas une sorte de démon importé, venu voler aux Russes le splendide destin qui s'ouvrait à eux – celui de devenir de dociles versions du parfait Britannique. J'ai découvert depuis que les Anglais avaient financé leurs propres exilés russes, qu'ils escortèrent à Petrograd pour prêcher devant les foules. Ils échouèrent alors que la mission de Lénine réussit, parce qu'il promettait des choses autrement importantes que les bonnes manières britanniques et de nouvelles livraisons d'armes.

Le dogme du marxisme-léninisme était déjà une coquille vide dans les années 1980, à l'époque où j'étudiais à l'université de Moscou (et où un Gouvernement plein de tact faisait l'impasse sur la période du stalinisme), mais je savais qu'il y avait eu une époque où il était bien vivant. C'est en 1917 qu'il

brilla de sa flamme la plus vive. Le printemps et l'été de cette année-là virent Lénine au sommet de sa créativité. Quoi qu'il ait pu se passer une fois qu'il eut accédé au pouvoir, l'homme qui revint dans un train plombé était populaire parce qu'il offrait de la clarté et de l'espoir. Son message parlait à une large partie du peuple russe, à tous ceux qui attendaient davantage de la vie que les miettes que leurs vieux leaders jugeaient assez bonnes pour eux. Si la route que j'ai suivie est un fait géographique, j'ai aussi voyagé dans le temps, explorant le nord en quête d'un paysage perdu d'innombrables avenirs possibles.

Le voyage se termine dans la ville magique de Saint-Pétersbourg, la Petrograd de Lénine, la seconde capitale de la Russie. Trente ans après la fin du communisme, les traces du fatidique voyage du leader s'évanouissent ici aussi. Enveloppée de feuilles d'or et repeinte de frais en teintes pastel, la ville a décidé de revivre la grandeur de son époque impériale. Il reste pourtant quelques endroits où la flamme brûle encore – sous surveillance. L'un d'eux est situé dans une rue tranquille du quartier de Petrograd, pas très loin de la station de métro Chkalovskaïa. Comme dans beaucoup de vieux immeubles d'habitation, vous êtes assailli en pénétrant dans son hall croulant par une odeur de chien mouillé, de tabac froid et de bière. Les poussettes alignées le long des murs sont neuves et coûteuses, mais personne n'envisage de se cotiser pour installer un ascenseur assez grand pour transporter ces engins dans les étages. Comme les graffitis sur la façade, l'état de l'ascenseur actuel proclame le verdict de la nation sur le collectivisme. Aux étages, les portes des appartements privés sont d'un calibre plus approprié aux coffres des banques. Les murs du bâtiment, qui a de l'âge, montrent d'énormes fissures, mais si tout le bazar s'effondre, les portes résisteront.

Quand j'arrive au dernier étage, le portrait de Vladimir Poutine sur le mur du bureau m'indique quelle version de Lénine je peux m'attendre à rencontrer aujourd'hui. Ici, le personnel préfère de loin le grand dirigeant et le grand

enseignant au révolutionnaire qui prônait la guerre civile mondiale. La femme qui m'accueille avec une poignée de main est d'une netteté rigoureuse, sans un cheveu qui dépasse. Mais elle n'est pas dépourvue de générosité, et une fois qu'elle a compris que je suis réellement disposée à l'écouter, elle se révèle la guide idéale. Le fait que j'aie moi aussi vécu autrefois dans le monde soviétique nous est d'un grand secours. Nous avons un langage en commun, un langage dont les jeunes Russes n'ont plus la moindre idée.

L'endroit dont elle a la charge est le musée Elizarov, l'appartement où ont vécu les sœurs, le beau-frère et, pendant un court moment dans les dernières années de sa vie, la mère de Lénine. En avril 1917, aux petites heures du matin, Lénine arriva ici après la réception organisée pour lui à la gare de Finlande. En regardant la chambre à coucher, je peux l'imaginer jetant sa veste sur le lit tandis que Nadejda Kroupskaïa, son épouse depuis près de vingt ans, ôte les épingles de son chapeau et s'affaire, dans des chaussons empruntés à ses belles-sœurs, pour arranger la pièce. Le couple allait vivre ici pendant les six semaines suivantes, empiétant sur l'espace vital des deux sœurs et partageant leur thé.

Dire que l'appartement a été préservé est un euphémisme. Le fer à repasser est encore posé sur l'étagère de la cuisine, la baignoire de cuivre attend un occupant. Les lits jumeaux où dormait le couple sont recouverts des draps que Maria, la sœur de Lénine, aimait à orner de broderies compliquées. Les affaires de sa mère sont conservées dans la grande chambre, mais parmi elles on découvre une trousse de voyage, laissée ouverte pour exposer les brosses, le kit de rasage et les flacons d'eau de Cologne. Son cuir fatigué nous rappelle que Lénine a passé les meilleures années de sa vie à remplir un sac comme celui-ci et à s'en aller, n'ayant pour foyer que des chambres meublées dans des villes étrangères. Bien que la trousse soit magnifique dans son genre, elle est dans ce musée pour évoquer la vie d'un ascète, d'un vagabond – le Lénine du mythe soviétique.

Je ne m'étais pas attendue pourtant à cette atmosphère compassée, aussi suffocante qu'un salon de Dickens. Des oreillers à volants et des coussins brodés sont jetés un peu partout (mais sans désordre aucun) et chaque photographie encadrée reluit de propreté. Il y a même au-dessus d'un lit un vide-poches bordé de dentelle où l'occupant pouvait suspendre sa montre. Le bureau en face est masculin (il appartenait à Mark Elizarov, le beau-frère de Lénine, qui gagnait sa vie dans le transport maritime), ce qui veut dire que les murs sont bruns, et que la dentelle a laissé place à un échiquier. Ce fouillis me distrait un moment, puis mon regard tombe sur une noix de coco. « Elizarov avait des contacts outre-mer, m'explique la responsable du musée. Il a rapporté cette noix de coco d'un de ses voyages. C'était un véritable trésor. » Je la secoue, et le noyau desséché produit un faible cliquetis. La pauvre chose est là depuis plus d'un siècle. Si la gravité n'avait pas été si manifestement de mise, j'aurais été tentée de rire.

De là, nous passons à la salle à manger. L'immeuble des Elizarov était conçu pour imiter la proue d'un navire, et nous sommes dans la pièce d'angle. Si l'on soulevait les rideaux de mousseline, ce petit triangle serait aussitôt inondé de lumière. À la place, il y a des ampoules électriques. Lénine avait pour elles une révérence particulière. « Le communisme, disait-il, c'est les Soviets plus l'électrification du pays. » Ses sœurs n'en étaient peut-être pas aussi convaincues, car chaque lampe est voilée d'un abat-jour aux lourdes franges. « C'est Anna qui les a fabriqués, explique la dame, parce qu'elle craignait que les dangereux rayons électriques ne blessent les yeux de son frère. »

Lénine se plaisait ici. On oublie souvent que c'était un homme respectable et relativement aisé – un membre de la bourgeoisie du début du XX^e^ siècle, avec gilets, têtières et tout le tremblement. L'album de dessins de sa femme est posé sur la table. Je le feuillette, étonnée qu'elle ait trouvé le temps de dessiner. Le couple n'avait pas d'enfants, mais Kroupskaïa consacra toute son énergie aux exigences de la révolution et elle ne prenait cet album que lorsqu'elle avait quelques moments de loisir. On voit des enfants aux bonnes joues avec

des rubans dans leurs cheveux bouclés ; ici des petits garçons avec des chiots, là une petite fille avec un chaton. Il semble que quelque chose du monde du grand révolutionnaire nous ait échappé. Ces trublions étaient issus de foyers paisibles, voire étouffants. Loin de vivre hors de leur époque, ils étaient lovés en elle comme dans un cocon.

J'en suis là de mes réflexions quand la conservatrice me fait asseoir. Elle soulève le couvercle de l'inévitable piano droit (candélabres et partition en lettres gothiques), fléchit ses bras de maîtresse d'école. Et puis, tandis que je suis assise dans le salon où Lénine prenait ses aises, entouré des bibelots et des délicats travaux d'aiguille de ses sœurs, elle se met à jouer. Le piano est désaccordé, mais je suis trop fascinée pour objecter quoi que ce soit. Les bruits de Saint-Pétersbourg s'évanouissent alors que mon hôtesse attaque le fameux premier mouvement de la *Sonate au clair de lune* de Beethoven. Elle joue bien, mais avec une pointe sucrée, une pointe de coussins à fanfreluches dans des petites pièces confinées.

Lénine aimait la musique, notamment le piano. C'est un point que chaque manuel tenait à préciser, avec son goût pour les enfants et les chats. Le Lénine que je cherche n'est pas aussi tendre. Je suis en quête de l'homme consumé d'un feu glacé et sans merci. Ce ne sont pas les dentelles et les noix de coco qui ont changé le monde. Je le vois arpenter la pièce, impatienté par ces notes apaisantes. Comme les échecs, qu'il aimait aussi, la musique le distrayait de la révolution. « Je ne connais rien de plus grand que l'*Appassionata*, dit-il un jour. J'aimerais l'écouter tous les jours. Mais je ne peux pas écouter de la musique trop souvent. Elle affecte les nerfs, elle vous donne envie de dire des choses douces et stupides, de caresser la tête des gens. […] Il ne faut pas caresser les gens : on risque de se faire mordre. Il faut leur taper dessus sans aucune pitié[10]. »

1

Les Bandes noires

> « Ministre un jour, banquier demain ; banquier aujourd'hui, ministre demain. Une poignée de banquiers, qui tiennent le monde entre leurs mains, se bâtissent des fortunes sur la guerre. »
>
> Vladimir Ilitch Lénine

En mars 1916, un officier britannique du nom de Samuel Hoare se mit en route pour la Russie. La dernière chose qu'il avait en tête était le socialisme révolutionnaire. Si on l'avait questionné, il aurait sans doute marmonné qu'il voulait être soldat – quand la guerre avec l'Allemagne avait éclaté, il avait été l'un des premiers à s'engager dans la Norfolk Yeomanry, la garde personnelle du roi –, mais que sa faible constitution physique l'avait écarté du service actif. À la place, il avait été recruté, à trente-six ans, par sir Mansfield Smith-Cumming, le légendaire « C », pour une mission du Secret Intelligence Service dans la capitale russe, Petrograd[1]. Tandis que les autres membres de sa classe d'âge étaient dans les tranchées, lui se familiarisait avec l'espionnage, la censure et le déchiffrement. Il dut aussi s'essayer aux déguisements. Son nouveau patron en raffolait, au point d'avoir fait faire le sien sur mesure chez William Berry Clarkson, la boutique de costumes de théâtre de Wardour Street, à Soho[2].

Hoare venait de se voir assigner une tâche complexe. Il devait découvrir si la Russie, alliée de la Grande-Bretagne,

restait ferme sur le blocus de l'Allemagne. Les Britanniques y tenaient particulièrement, espérant pénétrer le marché russe une fois la guerre terminée. En attendant, on craignait que les liens commerciaux qui unissaient encore l'Allemagne et la Russie ne servent de couverture à des activités d'espionnage, voire de sabotage. Travaillant avec le très désorganisé Comité russe de restriction des approvisionnements et du commerce avec l'ennemi, Hoare devait surveiller les tendances des importations russes, les négociants et les marchés, et enregistrer tous les signalements de pénurie[3]. Son autre mission dans la capitale russe consistait à surveiller de près les activités des services de renseignement britanniques. Certes, le SIS s'occupait principalement de questions militaires, mais Hoare avait été enjoint de ne pas perdre de vue l'aspect commercial. Comme le lui avait expliqué avant son départ le responsable du bureau russe à Londres, Frank Stagg, « un ferme ancrage en Russie pourrait fournir suffisamment d'informations pour aiguiser l'appétit non seulement du gouvernement britannique, mais des grands intérêts financiers et commerciaux de la City[4] ».

Ce genre de mission exigeait beaucoup de tact. Avant tout, ceux qui avaient la véritable expertise de la Russie étaient les Français. Depuis des décennies, ils étaient établis à la cour du tsar en tant que partenaires commerciaux, arbitres de la mode et fournisseurs de champagne. Les officiers français disposaient des meilleurs contacts au sein des services secrets russes, ce qui était un avantage non négligeable. En effet, la Grande-Bretagne et la France étaient alliées entre elles et avec la Russie par un traité appelé la Triple Entente, mais, en 1916, cette entente se trouvait quelque peu mise à mal. Après tout, quand le jour viendrait où les exportateurs britanniques seraient en quête de marchés dans l'empire tsariste après la guerre, ces mêmes Français représenteraient la concurrence.

Mais, dans l'immédiat, C avait d'autres soucis avec la Russie. Il y avait eu des tensions dès le départ entre ses agents et le colonel Alfred Knox, l'attaché militaire britannique, tandis que l'officier auquel C avait confié la scène

d'opérations russe, le major Archibald Campbell, venait d'être rappelé à Londres à la suite d'une série de plaintes[5]. Pour couronner le tout, l'ambassadeur, sir George Buchanan, était de la vieille école, très collet monté, et homme à détester par principe les opérations sous couverture. « Des difficultés ont surgi, disait Hoare, à cause de "désaccords" entre les différents départements sur la place exacte que doivent occuper les services secrets dans la hiérarchie officielle[6]. » C'était un exemple typique de l'art des Britanniques de manier l'euphémisme. Étant à la fois baronnet et membre du Parlement, Hoare était l'homme tout désigné pour remédier à cette situation.

Le nouvel espion dut se débrouiller seul pour rejoindre son poste. Hoare avait une couchette réservée à partir de Newcastle sur un vapeur norvégien du nom de *Jupiter*. Les passagers qui avaient pris place à bord avec lui, recroquevillés dans le brouillard comme autant d'oiseaux exotiques, comptaient notamment une bande de couturiers français en route pour la Russie avec leur suite de mannequins. Ils affrontaient les risques du métier, car les routes maritimes étaient un véritable aimant pour les sous-marins allemands. Dès que le *Jupiter* fut sorti en haletant de la Tyne, les passagers se mirent à scruter anxieusement les vagues. Mais la traversée cette fois fut paisible, et Hoare débarqua sans encombre au port de Bergen, au milieu des fonctionnaires grisâtres, des hommes d'affaires, des contrebandiers et des mannequins. À partir de là, le voyage se poursuivait vers Christiania (aujourd'hui Oslo), capitale de la Norvège, puis en wagon-lit jusqu'à Stockholm.

Hoare dut traverser les pays scandinaves « en mufti […] en dissimulant son épée dans un porte-parapluie[7] ». En tant qu'officier au service d'une puissance belligérante, il risquait la prison s'il avait été surpris par la police dans la Suède neutre. Mais cela, c'était la théorie. En réalité, il découvrit que la Suède grouillait d'espions, bien qu'elle parût n'accueillir que les espions allemands. Quand il rendit visite à sir Esmé Howard, l'ambassadeur britannique à Stockholm, Hoare put mesurer toute la volatilité de l'humeur ambiante

en Suède. L'interdiction du commerce de guerre avec l'Allemagne avait porté un rude coup au pays ; l'approvisionnement et les emplois étaient sous la pression des destroyers britanniques, qui commençaient à réclamer le droit de contrôler la cargaison des navires neutres autant que celle des belligérants. Les enfants manquaient de médicaments, les hommes d'affaires manquaient de chèques, et les négociants manquaient de marchés pour leur bois, leur blé et leur fer. Une grande partie de l'élite suédoise adhérait à l'idée d'un pacte, voire d'une alliance, avec l'Allemagne[8]. En réalité, la Baltique unissait les deux pays bien plus qu'elle ne les séparait. Quand Hoare atterrit finalement au Grand Hôtel de Stockholm, il suspendit son manteau de fourrure à une patère et se divertit du spectacle d'un agent allemand soudain surgi de nulle part pour venir fouiller ses poches.

Son manteau de fourrure révéla toute son utilité à mesure qu'il avançait vers le nord. De Stockholm, il partit pour le lointain Norrland suédois, une étendue sauvage que les chasseurs saami partageaient avec les élans, les renards arctiques et les ours. Comme l'écrivait Arthur Ransome en suivant le même itinéraire : « L'affaire promet d'être intéressante – mais froide[9]. » Mais en tant que parlementaire, député de Chelsea, Hoare fit tout le trajet en compartiment de première classe. « Le voyage, écrivit-il, fut paisible et monotone. À un moment, le train ne pouvait pas dépasser les six kilomètres à l'heure, ce qui me laissa largement le temps de déguster les excellents plats que servaient les buffets de gare[10]. » L'un de ces arrêts, près de 1 000 kilomètres au nord de Stockholm, était le port de Luleå, sur le golfe de Botnie, dont les docks servaient à charger le minerai issu des mines de fer de Kiruna et Gallivare. Hoare savait que l'automne précédent, le capitaine Cromie, aux commandes d'un sous-marin britannique, avait coulé au large de ce port un nombre considérable de navires suédois : tous étaient porteurs de cargaisons de milliers de tonnes de fer à destination de l'Allemagne pour briser le blocus[11].

La région était un endroit étrange pour un officier britannique, et Hoare était en route pour sa ville la plus sauvage.

L'itinéraire qu'il allait suivre n'existait pas avant-guerre, la ligne n'ayant été mise en service qu'à l'été 1915. Arthur Ransome, qui avait voyagé en Russie quand le chemin de fer s'arrêtait encore à Karungi, se rappelait avoir franchi les derniers kilomètres en Suède « en traîneau dans la brève lumière d'hiver, allongé au fond et tenu au chaud par un conducteur lapon aimablement assis sur mon ventre, tandis que nous filions en sifflant sur la neige le long d'un fleuve gelé vers la frontière finnoise de Tornio[12] ». Quinze mois plus tard, Samuel Hoare jouissait d'un relatif confort dans son train progressant entre des murs de neige sale, les squelettes des arbres alentour se perdant dans des nuages de vapeur. Les derniers kilomètres furent marqués par l'apparition d'innombrables caisses en bois, entassées en piles vertigineuses à chaque arrêt. Puis vinrent les traîneaux attelés à des rennes et des hommes engoncés dans des costumes de ville. Hoare était arrivé à Haparanda, la ville frontière contrôlant la route terrestre entre l'Europe et la Russie qui se poursuivait jusqu'à Shangai.

Il ne s'arrêta pas pour admirer la vue. Il aurait pu explorer les marais gelés, où des caisses de fret en provenance des États-Unis et de Grande-Bretagne, du Danemark, de France et de Suède étaient empilées à perte de vue, formant des ruelles et des cours, comme une seconde ville. Il aurait pu faire un saut au bar du coin. Là, parmi les pêcheurs et les conducteurs de traîneaux, il aurait pu glaner des nouvelles de trois continents à la fois. Quelques mois plus tard, un politicien russe du nom de Pavel Milioukov traversait Haparanda en sens contraire : il s'en allait à Londres en voyage officiel, et prenait des photos du soleil de minuit avec son appareil Kodak[13]. Un activiste révolutionnaire appelé Alexandre Chliapnikov, qui traversait si souvent la frontière qu'il connaissait chaque maison sûre dans un rayon de plusieurs kilomètres, s'émerveillait de la lumière du nord dans le ciel hivernal. Mais Hoare, en bon Anglais, était surtout frappé par le climat. « Tout était d'un blanc aveuglant sous un soleil éblouissant, écrivait-il. La neige était immaculée, et les casquettes