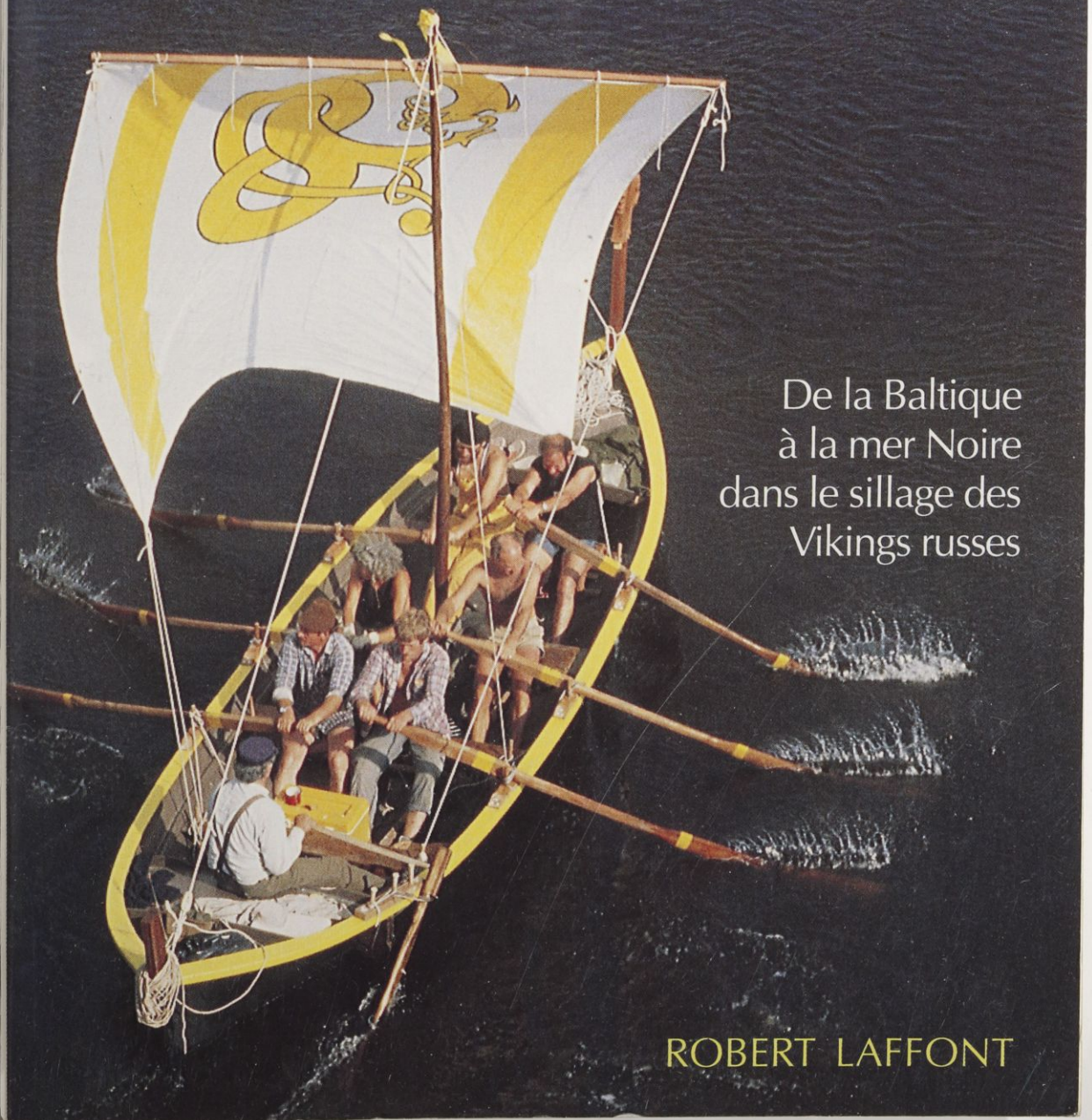
l'aventure continue... l'aventure continue... l'aventure continue...

MICHEL PEISSEL

La route de l'Ambre



De la Baltique
à la mer Noire
dans le sillage des
Vikings russes

ROBERT LAFFONT

« L'AVENTURE CONTINUE »

Collection dirigée
par Patrice Franceschi, Laurent Laffont et Didier Regnier

8° M.
46580

DU MÊME AUTEUR

Le Royaume perdu du Quintana Roo (Éditions Plon).
Mustang, royaume interdit (Éditions Arthaud).
Bhoutan, royaume d'Asie inconnue (Éditions Arthaud).
Les Cavaliers du Kham (Éditions Robert Laffont).
Le Grand Passage de l'Himalaya (Éditions Robert Laffont).
Himalaya, continent secret (Éditions Flammarion).
Les Portes de l'or (Éditions Robert Laffont).
Zanskar, royaume oublié aux confins du Tibet (Éditions Robert Laffont).
L'Or des fourmis, la découverte de l'Eldorado grec au Tibet (Éditions Robert Laffont).
La Tibétaine (Éditions Robert Laffont).
Itza ou le mystère du naufrage maya (Éditions Robert Laffont).
Royaumes de l'Himalaya (Bordas et Fils).

LIVRES POUR ENFANTS

Le pays où les enfants sont rois (Rouge et Or).
Voyages avec Sho-Sho (à paraître).

MICHEL PEISSEL

LA ROUTE DE L'AMBRE

De la Baltique à la mer Noire
dans le sillage des Vikings russes



ROBERT LAFFONT

DL-10061992-17114

Version française
établie par Jacqueline Tordjmann.

Couverture : photo F. Michaud

© Michel Peissel et Éditions Robert Laffont, S.A., Paris, 1992
(pour les pays de langue française)
ISBN 2-221-06886-6



Pour Octavia et Morgan, mes enfants qui, trop petits pour ramer, ont dû passer l'été seuls.


NORVÈGE
OSLO
FINLANDE
HELSINKI
STOCKHOLM
TALLINN
ESTONIE
SUÈDE
RUSSIE
MER BALTIQUE
LETTONIE
RIGA
Dvina
MOSCOU
IRLANDE
DUBLIN
DANEMARK
COPENHAGUE
Daugapils
VITEBSK
LITUANIE
Bezencovichi (portage)
Orcha
VILNIUS
MOGHILEV
PAYS-BAS
ROYAUME-UNI
LONDRES
AMSTERDAM
MINSK
URSS
Dniepr
BERLIN
POLOGNE
BIÉLORUSSIE
BELGIQUE
BONN
RDA
VARSOVIE
Tchernobyl
LUX.
PRAGUE
KIEV
Dniepr
PARIS
RFA
TCHÉCOSLOVAQUIE
Tcherkassy
Krementchoug
UKRAINE
DNIEPROPETROVSK
FRANCE
VIENNE
Nikopol
ZAPOROJIE
BERNE
AUTRICHE
BUDAPEST
MOLDAVIE
OCHAKOV
SUISSE
HONGRIE
KICHINEV
ODESSA
KHERSON
ROUMANIE
ITALIE
BELGRADE
BUCAREST
PORTUGAL
MADRID
YOUGOSLAVIE
MER NOIRE
LISBONNE
SOFIA
ROME
BULGARIE
ESPAGNE
ALBANIE
TIRANA
ANKARA
GRÈCE
TURQUIE
ATHÈNES

1.

LE SECRET DES VIKINGS

Goutte à goutte, la pluie tombe sur mon cou, glisse lentement entre ma chemise et mon dos. Mon oreille gauche bourdonne et mon tympan bat douloureusement. J'ai de la fièvre. Plissant les yeux, j'aiguise mon regard pour percer la bruine. Le fleuve s'étire devant moi entre les rives bordées de pins sombres et humides. Le paysage paraît d'autant plus lugubre que l'eau remonte le long de ma manche, plaquant l'épais lainage sur mon bras qui tient la barre. « Je suis en Russie, en Union soviétique. » Je me le répète en vain, rien ne peut me remonter le moral. Que suis-je venu faire dans cette galère ?

Pourtant, tout est de ma faute ; cette idée saugrenue de traverser la Russie à la rame.

Depuis mon plus jeune âge, j'ai toujours eu peur. Peur que ma vie s'écoule terne et ennuyeuse. Peur de ne jamais connaître le grand frisson de l'aventure, celui de Scott au pôle, de Christophe Colomb à la barre de la *Santa Maria,* de Lindberg atterrissant au Bourget et, plus tard, d'Hillary au sommet de l'Everest.

Mes craintes étaient justifiées. Personne ne m'avait offert de lutter à ses côtés dans un glorieux combat, ni de me joindre à une noble cause. D'autres que moi étaient sélectionnés pour participer à des expéditions prestigieuses comme l'ascension de sommets encore vierges, l'exploration de rivages interdits. Pendant ce temps je m'étiolais sur les bancs de l'école, puis de l'université, avec pour seule perspective une morne carrière bureaucratique.

C'est pourquoi j'ai décidé d'organiser moi-même des expé-

ditions qui m'ont mené des jungles d'Amérique centrale, à la recherche des ruines maya, à l'exploration du royaume oublié du Mustang, séparé du monde par la chaîne de l'Annapurna. Mes rêves d'enfant m'ont conduit à marcher pendant trois mois à travers les montagnes balayées par la mousson du Bhoutan oriental, à grimper toujours plus haut, jusqu'aux cols les plus grandioses de l'Himalaya au cours de dix-huit expéditions dans les régions les plus reculées de l'Asie centrale. J'ai entrepris toutes ces aventures afin de mériter l'admiration des héros de mon enfance, et voilà que je recommençais.

Pourquoi traverser la Russie à la rame ?

La réponse est simple : toute ma vie j'ai entendu parler de l'Union soviétique sans y être jamais allé. En tant qu'explorateur, il me fallait visiter la Russie et, de préférence, comme l'avaient fait à l'origine ceux qui l'ont découverte.

Lorsque j'appris que les Vikings l'avaient traversée, au IX^e^ siècle, en bateau, du nord au sud, je fus ébloui. Bien sûr, je savais qu'ils avaient envahi l'Europe occidentale au début du VIII^e^ siècle, pillant des monastères sans défense, violant les jolies filles et tuant tous ceux qui se trouvaient sur leur chemin. Un véritable fléau pour le christianisme, débarquant de nulle part avec leurs navires incroyablement rapides, le drakkar et le knorr, plus petit. J'avais lu le récit des longues traversées d'Erik le Rouge jusqu'au Groenland. Erik dont le fils découvrit l'Amérique, en abordant un rivage qu'il nomma Vineland. Je me souvenais qu'à une époque, les rois d'Irlande, d'Angleterre, d'Islande, de Norvège, de Sicile, de Suède et du Danemark étaient des Vikings, tout comme le duc de Normandie. Mais ce que je ne savais pas, en revanche, c'était qu'ils avaient fondé la monarchie russe et lui avaient donné non seulement ses premiers rois mais aussi son nom ; Rus étant celui d'une province de Suède.

A ma grande surprise, j'appris qu'ils établirent leur capitale sur le Dniepr, à Kiev, après avoir ramé sur 1 300 kilomètres. J'étais médusé par toutes ces découvertes. Pendant des siècles, les exploits des Vikings, leurs fabuleux navires, ont fasciné les érudits comme les aventuriers. Des douzaines de reproductions ont été faites d'après les vaisseaux royaux découverts dans les

tombeaux. Dès 1898, une réplique exacte d'une embarcation viking traversa l'Atlantique et atteignit l'Amérique en vingt-huit jours.

Des calculs ont montré que leurs bateaux avançaient à des vitesses considérables. Grâce à leurs voiles hissées et à leurs équipes de rameurs, ils tenaient un rythme rapide et pouvaient atteindre la moyenne étonnante de 9,5 nœuds sur certaines routes, soit une vitesse deux fois supérieure à celle des caravelles de Christophe Colomb.

Toutes ces données m'avaient intrigué, mais pas réellement passionné. Jusqu'à ce que j'entreprenne, en 1988, un long voyage dans une pirogue précolombienne de haute mer, que je baptisai *Itza*. Ayant pagayé et navigué à la voile pendant 700 kilomètres le long des côtes du Yucatan et du Belize, battues par les ouragans et jonchées de récifs, j'avais découvert alors combien l'association voile-rame était étonnamment efficace, et que là résidait le secret du succès des Vikings.

Plus tard, au cours d'une discussion, à Cadaqués, le petit village où je vis en Espagne, l'éminent historien Mauricio Obregon m'a dit que l'une des plus intéressantes expéditions maritimes du passé a été de loin celle de la traversée de la Russie par les Varègues, les Vikings orientaux.

Cette observation, de la part de l'un des experts mondiaux de la navigation ancienne, lui-même remarquable explorateur et voyageur, a réveillé en moi le goût de l'aventure. Pourquoi ne pourrais-je pas, moi aussi, traverser la Russie à la rame ? Je ne peux pas rester insensible au défi et à l'intérêt de refaire l'extraordinaire voyage transcontinental des Vikings orientaux.

Les défis sont considérables. Je dois, en premier lieu, m'adresser aux gouvernements de plusieurs républiques faisant partie de l'U.R.S.S. pour obtenir l'autorisation exceptionnelle de traverser leur pays à un rythme d'escargot. Il faut ensuite faire face à la prouesse physique que représente un voyage de plus de 2 300 kilomètres à travers un continent tout entier.

« Quelle idée géniale ! » commente un de mes amis au Meliton, l'un des trois petits cafés de la « plaza » de Cadaqués, surtout connu comme le café fréquenté naguère par Dali, Marcel

Duchamp, Garcia Lorca..., un lieu où étaient organisées généralement des expositions plutôt que des expéditions.

J'y expose publiquement mon projet.

« Si tu crois que les Russes vont te laisser voguer à ta guise, tu es complètement fou ! » me dit un vieil ami ayant vécu onze années à Moscou.

A qui m'adresser pour obtenir une autorisation ? Espérer une réponse en écrivant directement à Gorbatchev ! ? Mes rapports avec l'Union soviétique se réduisent à leur plus simple expression ; plusieurs de mes livres y ont été publiés, mais il s'agissait d'éditions pirates. Mon unique correspondant russe est le tibétologue du musée de l'Ermitage.

Ne sachant pas par où commencer, j'envoie des lettres à l'académie des sciences soviétique, à mon ami du musée de l'Ermitage, à l'attaché culturel de l'Union soviétique à Paris et à son homologue français à Moscou. J'adresse aussi, pour la bonne règle, copie de mes lettres aux directeurs des académies des sciences d'Ukraine et de Lettonie, et une lettre à l'historien Tim Severin, spécialiste de la navigation ancienne.

En glissant les enveloppes dans la boîte à lettres jaune et rouge de Cadaqués, je crois que l'expédition viking trans-U.R.S.S. a commencé.

« Mais où et comment vas-tu trouver un bateau viking ? » me demande Missy, mon épouse, me rappelant à la réalité.

Je suis inquiet, quel bateau vais-je utiliser ?

Pendant des semaines, j'ai dévoré des ouvrages sur les Vikings et relu avec application les récits des invasions des monastères en Angleterre, en Écosse, en Irlande, de la création de l'Islande, de la colonisation du Groenland et de la traversée de l'Atlantique. Mais sur les Varègues et leurs navires, je ne trouve presque rien, ce qui attise ma curiosité.

Cependant, lire ne suffit pas, il me faut surtout obtenir l'autorisation de naviguer du nord au sud de la Russie, de la Baltique à la mer Noire, en remontant la Dvina, puis en redescendant le majestueux Dniepr.

De toute évidence, ma « brillante idée » dépend entièrement de l'obtention des permis. Or, six semaines après avoir envoyé mes lettres, personne n'a encore daigné me répondre.

Je commence à paniquer. Nous sommes en juin, et, à partir d'octobre, la Dvina sera prise par les glaces. Le temps est donc compté. Si l'expédition doit avoir lieu, elle commencera maintenant.

Des années de lutte pour obtenir des autorisations pour me rendre dans les zones-frontières interdites de l'Inde et de la Chine m'ont appris qu'il faut toujours agir rapidement. Avec la glasnost et la perestroïka, la période semble propice. Mais nul ne peut dire à cette époque si l'aventure Gorbatchev va durer et la nouvelle direction qu'elle peut prendre.

Grâce à des amis, j'entre en rapport avec l'une des rares relations intimes de Gorbatchev, un grand homme d'affaires qui a ses entrées au Kremlin. Ce monsieur m'offre gentiment son aide en cas de difficulté, mais il ne peut réprimer un sourire (du moins, me semble-t-il au téléphone) lorsque je lui dis que je compte partir cet été.

— Vous n'aurez jamais l'autorisation en si peu de temps, me dit-il en conclusion.

Il faut aller à Moscou dès que possible. Je quitte donc l'Espagne pour la France. Lors de ma première nuit à Paris, je ne peux trouver le sommeil. Réfléchissant sans arrêt au problème, je me souviens subitement d'avoir lu dans un magazine un article sur le rafting en Sibérie.

Si quelqu'un pouvait faire du rafting en Sibérie, assurément ce quelqu'un pouvait ramer en Ukraine ! Je cherche partout ce magazine et le trouve enfoui sous un tas de papiers. Au-dessous de l'article d'une douzaine de lignes, je lis le nom d'une agence française de rafting. Le matin suivant, je me précipite sur mon téléphone.

— Allô...

— Allô ! Je vous appelle au sujet du rafting en Sibérie, réponds-je, un peu surpris de mon ton désinvolte.

— Ah, me rétorque-t-on, alors il faudrait vous en entretenir

avec Laurent, notre président. Il rentre aujourd'hui de Sibérie. Nous l'attendons vers midi.

L'après-midi, un taxi me dépose devant les bureaux de l'agence AN Rafting.

Un grand jeune homme, d'allure sympathique, m'accueille, Laurent Nicolet. Je lui parle de mon projet. Il est enthousiasmé par la Sibérie, d'où il revient après une expédition de rafting organisée par la « Fondation soviétique pour la paix ».

— J'ai votre homme, me dit l'aimable rafter.

Nicolet me donne aussitôt l'adresse, le numéro de téléphone et le télex de Sacha Soldatov, membre du « Laboratoire d'aventures », une nouvelle coopérative créée dans le cadre de la perestroïka. « Laboratoire d'aventures » ! Cela paraît surfait pour l'Union soviétique, mais mon interlocuteur est emballé.

— Soldatov est charmant. Il doit appartenir au K.G.B., car il n'y a rien, apparemment, qu'il ne puisse arranger.

Je chantonne pendant tout le trajet du retour vers Paris. Soldatov est ma seule piste. Une piste d'autant plus appréciable que, peu après, au téléphone, Missy m'informe de la réponse de Tim Severin : le permis que j'espérais a récemment été refusé à l'Académie royale des lettres de Suède. Une fort mauvaise nouvelle.

Tim Severin, comme Thor Heyerdhal, a brillamment réussi à faire revivre les grands voyages nautiques du passé. Après avoir traversé l'Atlantique sur le bateau de cuir de saint Brendan, il a navigué sur la mer Noire, refaisant le voyage de Jason vers l'actuelle Géorgie. Le fait qu'il ait réussi à parcourir le territoire soviétique m'avait poussé à lui écrire. Hélas, sa réponse n'est pas encourageante. En fin de compte, il n'y a qu'à Moscou que je pourrai m'attaquer aux bureaucrates russes.

Je me targue d'être devenu, à travers les années, un expert dans l'art de discuter avec les bureaucrates. Si le Kremlin fait trembler le monde avec ses redoutables fonctionnaires, un arrangement avec eux sera un jeu d'enfant, comparé aux longues guerres d'usure que j'ai livrées et gagnées contre les bureaucraties les plus monstrueuses du monde, celles qui sévissent en Inde et en Chine. Ayant remporté des batailles épiques au Bengale, au Pendjab, à Pékin et au Cachemire, dans des bureaux où la chaleur

approchait cinquante degrés, je me fais fort de conquérir aisément les bonnes grâces du Kremlin. Pourtant, au fond de moi, je n'en suis pas tout à fait aussi sûr.

Se rendre à Moscou afin de demander l'autorisation de traverser la Russie est en soi toute une expédition : pour obtenir un visa afin d'aller chercher un permis, il faut une chambre d'hôtel, et pour obtenir une chambre d'hôtel il faut déjà avoir un visa !

« *No problem !* » me dis-je en anglais du Pendjab, pour me rassurer.

Histoire de compliquer un peu les choses, je découvre que les historiens soviétiques « officiels » se sont appliqués à gommer le rôle des Vikings dans la fondation de la Russie. Personne ne souhaite réécrire cette page de l'histoire russe. Il faut bien admettre qu'il est toujours un peu embarrassant de rappeler que son pays a été fondé et baptisé par des étrangers !

Mais avec la glasnost, cette attitude est peut-être en train de changer.

Assis depuis des heures face à un téléphone, je parviens enfin à obtenir Moscou et l'énigmatique Soldatov. J'ai appris par cœur une phrase en russe, mais à mon grand soulagement, une voix me répond en anglais avec un parfait accent anglo-américain. Bégayant, je brosse un tableau idyllique de mon projet et retiens ma respiration.

— Très bien, me dit une voix forte et assurée. Je pense que je peux arranger ça, mais il serait préférable que vous puissiez venir ici. Le plus tôt serait le mieux.

J'accepte immédiatement.

— Je vais vous envoyer un télex pour votre visa, continue la voix. Quel est votre numéro de télex ?

— Heu... je... n'ai pas de télex.

— Donnez-moi juste votre numéro de fax, alors...

— Je n'ai pas de fax non plus, dis-je, n'osant pas ajouter que je n'ai même pas un téléphone chez moi en Espagne.

Je promets de le rappeler pour lui donner un numéro de télex, puis je raccroche.

J'en crois à peine mes oreilles. Soldatov n'a pas dit non, ni même laissé entendre que mon idée est insensée.

Je n'avais jamais vraiment pensé entrer un jour dans la peau d'un Varègue, pourtant, en raccrochant, je me redresse, respire profondément et me regarde dans une glace.

Déçu, je me retrouve face à un individu aux traits familiers, dont le visage ne ressemble pas du tout à celui d'un Viking. Je me rappelle soudainement que, s'il est bien beau de vouloir traverser la Russie à la rame, encore faut-il pouvoir financer une telle expédition. Mais comment trouver un sponsor avant d'obtenir l'autorisation de Moscou, entreprise déjà fort onéreuse en soi ?

C'est alors que je me souviens de Terre d'Aventure, une agence de trekking dirigée par deux amis qui m'avaient aidé à financer une expédition au Tibet tropical, le long de la région interdite et secrète des gorges du Brahmapoutre, au nord du Triangle d'or. Peut-être cela les intéressera-t-il ? L'idée de rencontrer Soldatov et de prendre contact avec lui en Union soviétique les enchante. Mon ami, Jean-François Vezies, leur « expert tibétain », partirait avec moi, et Terre d'Aventure m'aiderait financièrement pour le voyage préliminaire.

— Je pars pour Moscou ! dis-je en jubilant à ma femme qui m'appelle d'une cabine téléphonique en tentant de couvrir le bruit des pièces qui tombent une à une et celui de la mer toute proche.

— Amuse-toi bien, répond-elle.

Je devine qu'elle n'est pas très contente de ne pas être de la partie.

Quelle joie de recevoir mon visa ! Le même soir, Terre d'Aventure avait acheté les billets d'avion. Je passe la soirée dans un bistrot littéraire, rue de Verneuil, dont la propriétaire est, heureuse coïncidence, une ravissante Suédoise. Je déteste dîner seul et suis content de m'entretenir un long moment avec elle. Feuilletant distraitement un magazine, je tombe sur un article consacré à l'art des Vikings ! Des photos de remarquables pierres gravées d'inscriptions runiques, de bateaux vikings et d'un invraisemblable dragon à deux queues illustrent l'article. Après le

dîner, je prends un crayon et copie l'étrange dragon gravé sur une pierre trouvée à Gotland, grande île suédoise de la mer Baltique, d'où les Varègues sont partis pour conquérir la Russie.

Fier de mon dessin, je lis au-dessous de la photo : « Article écrit par le professeur Erik Nielen, grand spécialiste des Vikings qui, l'an dernier, a navigué de la Baltique à la mer Noire dans une réplique d'un navire viking. »

« Navigué de la Baltique à la mer Noire... »

Je relis attentivement. « Mais c'est exactement ce que je veux faire ! » dis-je à haute voix. Non, c'est impossible, il doit y avoir une erreur...

Peu à peu, la vérité s'impose, j'ai été pris de vitesse.

Il est trop tard pour annuler mon vol, et pourtant je ne peux pas mener une expédition déjà entreprise.

Cette nuit-là, impossible de trouver le sommeil. Mon projet tombe à l'eau. Je me sens ridicule.

Je n'ai pas dormi, je suis debout à l'aube ; à neuf heures, je prends contact avec l'ambassade de Suède. A neuf heures dix, j'ai le numéro de téléphone du professeur Erik Nielen et l'appelle immédiatement.

— Professeur Nielen ? Je... heu... eh bien, je voudrais ramer à travers la Russie, de Riga à Odessa, remonter la Dvina et descendre le Dniepr, dans le sillage des Varègues, et... heu... en fait, le voyage que vous avez entrepris...

Une petite toux se fait entendre de l'autre côté de la ligne.

— Ah... de Riga à Odessa, c'est la vraie route des Vikings. Pour ma part, je n'avais pas obtenu l'autorisation de traverser la Russie. Nous avons donc remonté la Vistule en traversant la Pologne, les montagnes des Carpates, puis redescendu le Danube, pour arriver enfin à Istanbul. Personne n'a fait le trajet des Varègues.

La voix continue de plus en plus lointaine.

Le professeur Nielen est un homme charmant. Il me donne quelques conseils et m'informe que son bateau se trouve à présent au musée de Stockholm. Je ne sais comment le remercier.

Mon projet est sauvé ! Le voyage historique des Varègues à travers la Russie est encore à faire.

C'était donc la requête du professeur Nielen, transmise par l'Académie royale des lettres de Suède et refusée, à laquelle Tim Severin avait fait allusion.

Avec Jean-François, organisateur efficace, nous décollons pour Moscou l'après-midi suivant. Tous les hôtels sont complets. Nous sommes le 22 juin, en plein printemps politique. Personne ne nous attend à l'aéroport. Sacha Soldatov ne semble pas exister, son téléphone sonne en vain alors que je fouille mes poches à la recherche de minuscules kopeks de cuivre qui disparaissent aussitôt au gré de leur fantaisie dans les fentes de la cabine téléphonique.

Un chauffeur de taxi commence la tournée des hôtels les plus chers. J'apprends ainsi mon premier mot soviétique : *niet*, qui en Union soviétique signifie « non », à moins d'un bakchich. Jean-François le comprend vite et nous nous retrouvons bientôt dans une grande chambre d'hôtel.

Les rues de Moscou sont vides car, nous explique-t-on, tout le monde est devant son écran ; pour la première fois, la télévision retransmet les débats parlementaires. Les yeux écarquillés, les Moscovites découvrent leurs députés échangeant des vérités amères jamais proférées en public. Pour la première fois en soixante-dix ans, les habitants participent à la vie politique. Malheureusement, pour nous qui ne comprenons pas le russe, la télévision de l'hôtel est une piètre distraction.

Dans le hall, pour tuer le temps, je commence à faire le portrait d'une très jolie fille aux yeux rieurs, avec de longs cheveux bouclés auburn. Elle est bientôt rejointe par une amie et sans parler un mot de russe, nous nous entendons à merveille. Je comprends tout ce qu'elle dit bien qu'elle ne prononce pas une seule parole. Je mets un long moment à découvrir que son langage gestuel est le seul qu'elle et sa compagne connaissent. Nos deux beautés russes sont sourdes-muettes.

Notre week-end à Moscou devient très vite un enchantement. Riches de nos « horribles dollars verts », comme les

appellent les Russes, nous découvrons le charme de la capitale en compagnie de nos délicieuses et insolites nouvelles amies.

Des portiers russes de la pire espèce s'écartent devant le sourire irrésistible de Valeria et de Natacha. Les gens nous lancent des regards mêlés d'envie et de compassion, pensant que Jean-François et moi sommes également sourds-muets. Nous rions de bon cœur devant des montagnes de caviar et de blinis, le tout arrosé d'un excellent cognac ukrainien et de vins géorgiens, de flots de vodka.

Avec la paranoïa classique de ceux qui visitent l'Union soviétique pour la première fois, nous imaginons que nos amies sont membres du K.G.B., petites Mata-Hari maquillées feignant l'infirmité ou réelles handicapées luttant pour leur survie entre les griffes scélérates de la police secrète. Il est difficile de voir la Russie comme un pays ordinaire, tant nous sommes victimes de nos préjugés politiques.

Nous avons de sérieuses gueules de bois lorsque, le lundi matin, la sonnerie du téléphone nous réveille. Sacha A. Soldatov nous attend dans le hall.

Il y a toujours un instant magique dans les gares, les aéroports ou les halls d'hôtels, quelques secondes avant de rencontrer un inconnu, un moment privilégié où ses traits peuvent encore apparaître tels que nous les imaginons. Et puis, brusquement, l'illusion pâlit, laissant place à une réalité souvent décevante.

Toute la semaine dernière, j'avais imaginé Soldatov comme une sorte de vigoureux aventurier russe au menton anguleux, à la voix puissante. Devant moi se tient un jeune homme maladroit, trop grand, au regard myope, à la barbe rousse, au sourire penaud — gâté par une dent noire — et à la voix douce. Le veston, de couleur cuivre, saupoudré de pellicules, paraît trop court et laisse voir la ceinture d'un pantalon marron bon marché qui couvre à peine le haut de ses baskets.

« Un déguisement intéressant pour un agent du K.G.B. », me dis-je immédiatement.

— Venez habiter chez moi, je dois absolument vous faire quitter cet hôtel misérable et cher dès que possible. J'étais dans la

datcha de mes parents pendant tout le week-end. (Sacha continue à s'excuser.) Je n'ai reçu que ce matin le télex annonçant votre arrivée.

Nous traversons la ville que nous commençons déjà à connaître, car nous l'avons visitée en tous sens avec nos adorables jeunes demoiselles.

Avant mon arrivée, lorsque je pensais à Moscou, je me l'imaginais sous un ciel couvert de nuages gris. La réalité est moins sinistre, bien que Moscou paraisse aussi mélancolique que les villes canadiennes. Toutes ces villes ont le même aspect dû aux dommages causés par les chasse-neige qui défoncent les trottoirs et aux plaques de gel qui déforment l'asphalte, tandis que les tas de neige brûlent toute la végétation, sauf les buissons les plus sombres et les plus nauséabonds. Les gigantesques avenues sont laides et les monuments situés dans des jardins encore plus tristes sont ternes.

Légèrement embarrassés par l'hospitalité de notre nouvel ami, nous montons l'escalier d'un immeuble lugubre. Tout ce qui est moderne à Moscou est démesuré ou plutôt dénué de tout sens des proportions : les avenues sont trop larges et les monuments très élevés. En revanche, tout ce qui est ancien semble atrophié. La grandeur du passé apparaît uniquement sur les façades en stuc des hôtels habités jadis par les aristocrates russes. Les maisons en stuc et en brique, rarement en pierre, ont une apparence fort sombre. Seul le Kremlin se distingue par la noblesse de son architecture, avec ses tours et ses portes à l'italienne ; devant lui se dresse l'église Saint-Basile, baroque, dont les bulbes ressemblent aux turbans multicolores portés par les mamelouks. Elle se trouve à une extrémité de la place Rouge moins imposante que je ne l'avais imaginée. Le mausolée de Lénine semble plus petit que sur les photographies où il apparaît toujours comme un monument de marbre grandiose. C'est une construction banale si basse que les casques des gardes touchent le linteau de la porte principale.

Dans les rues grises, les gens font la queue pour les bus, les trolleys et les taxis ou achètent des jus de fruits cuits. Cette « compote » est la boisson populaire, bonne pour la santé, et bon

marché. Elle est stockée dans des bidons en plastique et versée dans des verres que l'on rince à la hâte entre deux clients.

Les grandes dimensions des blocs d'immeubles sont contrebalancées par la petitesse des appartements. Celui de Sacha (7,50 m^2 par personne) est habité par quatre personnes : lui, sa femme lituanienne, et leurs deux enfants. Jean-François et moi occupons la chambre des enfants.

Manifestement, Sacha n'est pas matérialiste. Il se soucie peu, sans doute par obligation, de ce qui l'entoure et est avant tout un intellectuel, passionné par le bouddhisme, les autres philosophies orientales et l'histoire. Il montre avec orgueil son étagère bien remplie de travaux savants concernant la Chine et le Tibet.

Nous devenons tout de suite amis. Son anglais parfait, qui confirme selon certains son appartenance au K.G.B., est parsemé de phrases et d'intonations typiquement américaines. Visiblement, Sacha ne supporte pas les gens stupides ou incultes. Il nous confie en deux mots que le Q.I. moyen des rafters venant des États-Unis et d'Australie est à peu très équivalent à celui d'une bûche. « Amusant le " fun ", répète Sacha, en nous faisant un clin d'œil, c'est tout ce que les Américains pensent de ce sport, mais finalement, ils ne sont vraiment pas drôles. Les Français sont plus sympathiques », ajoute-t-il avec diplomatie.

Cet après-midi-là, nous courons avec Sacha dans toute la ville, afin de rencontrer le vice-président de la Fondation soviétique pour la paix et le président du Laboratoire d'aventures.

Le Laboratoire est une entreprise privée, lancée par un groupe d'amis dont la passion commune est le rafting à la soviétique, sur ce qu'ils appellent des catamarans. Ce sont des radeaux faits de minces troncs de bouleaux taillés et attachés à quatre gros flotteurs. Deux rames rudimentaires et monumentales, situées à l'arrière et accrochées à des poteaux verticaux, permettent de manœuvrer ces embarcations encombrantes dans les eaux tumultueuses des grands fleuves sibériens qui descendent en cascades des monts de l'Altaï et se dirigent vers le nord, près du cercle arctique, à travers des forêts inexplorées et inhabitées. Les nerfs sont soumis à une rude épreuve et chacun doit montrer

ses aptitudes à la survie, car les rafters parcourent souvent près de 1 000 kilomètres avant d'atteindre un village. C'est sûrement très drôle mais bien différent du rafting sur un Zodiac, tel qu'on le pratique dans les pays occidentaux, avec un confort relatif et une sécurité plus grande.

Demander à des rafters de ramer sur la Dvina et le Dniepr est à peu près aussi excitant pour eux que de proposer une pêche aux goujons à un chasseur de requins professionnel. J'essaie, en vain, d'attirer l'attention des membres bourrus du Laboratoire d'aventures, hommes habitués à tirer sur des ours et à manger, comme je l'imagine, des racines et des écorces d'arbres sauvages.

Personne n'est intéressé. La vitesse étant leur passion. Mon idée, qui prend racine dans le passé, enthousiasme uniquement Sacha. Les rafters, quant à eux, me posent des questions sur le Tibet, l'Himalaya et mes expéditions précédentes : certains ont même lu mes livres. L'aventure pour eux c'est de survoler en hélicoptère les volcans de la péninsule du Kamtchatka, ou de faire du trekking dans les régions les plus reculées de ce vaste pays accidenté.

Plus tard dans l'après-midi, sous un portrait de Lénine, dans le bureau sombre aux murs recouverts de panneaux d'acajou du vice-président de la Fondation soviétique pour la paix, je répète une fois encore combien je souhaiterais traverser la Russie dans le sillage des Vikings.

En U.R.S.S. chaque entreprise, chaque coopérative relève d'une administration gouvernementale ou d'un ministère ; il n'y a donc pas de secteur privé. Pour différentes raisons, pas forcément évidentes, les expéditions semblent toutes dépendre de la Fondation soviétique pour la paix, en elle-même une sorte de ministère.

Quelles sont exactement les obligations de cette fondation ? Je ne l'ai jamais su. Elle collecte tout d'abord de l'argent, puis finance des opérations qui favorisent la paix dans le monde, comme un jamboree de rafters en Sibérie.

— Les gens donnent facilement pour la paix, explique Sacha avec un sourire ironique. C'est pour cette raison que la Fondation est si riche.

Finalement, cette dernière fait tout son possible pour que j'obtienne mon autorisation.

— Mais où dormirez-vous et comment saurons-nous où vous êtes ? demande le vice-président d'un ton ennuyé. Ce monsieur a mis le doigt sur un problème épineux. Lorsque vous naviguerez sur le fleuve, il sera difficile de vous suivre, et c'est justement ce que l'on veut en U.R.S.S., savoir à tout moment où vous êtes et ce que vous allez faire.

— Nous dormirons dans nos tentes, et naturellement des Russes nous accompagneront pendant tout le voyage.

— Nous verrons, dit-il avec cette grimace typiquement bureaucratique qui veut dire « non » de Bombay à Bear Creek.

Je me lance dans une défense désespérée, mais Sacha m'interrompt :

— Laissez-moi m'en occuper, me souffle-t-il, je sais comment me débrouiller avec ces gens.

Faisant aveuglément confiance à Sacha, je repars pour Paris le matin suivant.

— As-tu eu l'autorisation ? me demande ma femme au téléphone.

— Non, mais je l'aurai bientôt, dis-je peu sûr de moi.

Naturellement, rien n'est prêt. Nous sommes le 26 juin et je n'ai pour le moment ni bateau ni argent. Si je veux partir de Riga comme prévu le 1er août, il reste à peine un mois pour tout organiser : impossible de tenir un tel délai.

D'autre part, je ne peux pas tout reporter d'un an. L'année suivante, qui sait ? l'Ukraine pourrait se trouver en pleine guerre d'indépendance : on dit déjà que les pays baltes se rebellent contre Moscou.

— Balaie toute prudence et lance-toi, dit Russel.

Je continue donc comme si je disposais de l'autorisation et de l'argent nécessaire. Faute de mieux, j'appelle Tarragone, en Espagne.

— Miguel Nicolau ?

— *Si, si Señor, digas ?*

Nicolau est la seule personne au monde capable d'accomplir

l'autre miracle qui m'est indispensable. Il promet de me construire une coque de navire viking en quatre semaines.

Depuis que l'idée de ce voyage a traversé mon esprit, j'ai lu de nombreux ouvrages afin de découvrir quels types d'embarcations étaient utilisés pour naviguer sur la Dvina et le Dniepr.

En réalité, personne ne semble être sûr de quoi que ce soit. Les bateaux trouvés dans des tombes en Norvège et en Suède sont soit des navires royaux de cérémonie, soit des vaisseaux de grande taille qui naviguaient sur les mers. Mais les embarcations utilisées par les Varègues pour traverser la Russie restent du domaine de la conjecture. Le sens commun, renforcé par les travaux des spécialistes, indique qu'il s'agit de bateaux à quatre, six ou huit rameurs. Le professeur Nielen en avait pris six. Une embarcation plus imposante aurait été trop encombrante lors du portage entre les fleuves ou lors du franchissement des rapides.

Réaliser ce type d'embarcation en bois serait très long et très coûteux. Mon alternative est de construire un bateau à la hâte, ou d'en acheter un tout fait ; celui du professeur Nielen, actuellement exposé dans un musée, est sûrement desséché et prendra l'eau, si toutefois il me le prête ou me le vend.

C'est pourquoi Miguel Nicolau intervient dans mon projet. J'avais été très intrigué par les canots étroits à la ligne élégante utilisés par des rameurs qui venaient chaque printemps disputer une course dans la baie de Cadaqués. Les régates opposaient les équipes de deux villages voisins, une tradition de l'époque où les canots de sauvetage étaient manœuvrés par des rameurs.

La longueur de ces bateaux lisses, légers, étroits, avec une proue rectiligne est de 7,50 mètres et la largeur de 2 mètres. Différentes mesures révèlent que leurs dimensions sont proches de celles des knorrs.

Un seul élément diffère : la coque, en fibre de verre. Ces bateaux sont construits dans un village situé au milieu des rizières, à l'embouchure de l'Èbre, au sud de Tarragone, le responsable du chantier naval est Miguel Nicolau.

Le profil de ces coques et celui des bateaux vikings paraissant similaires, ne peut-on utiliser ces mêmes coques pour reconstruire ma barque varègue ? Pourquoi vouloir à tout prix

une coque en bois, beaucoup plus chère, et que l'on mettra des mois à réaliser ?

Le but n'est pas de construire la réplique parfaite d'un bateau viking, mais d'étudier la route des fleuves, de comprendre comment ils ont voyagé et quelles difficultés ils ont surmontées. Que la coque du bateau soit en bois ou en fibre de verre est sans importance (le poids semble le même dans les deux cas). Ce qui compte, c'est le mode de propulsion, les rames et la voile, et le type de gouvernail. Il importe qu'ils soient anciens et aient une taille et une forme identiques à ceux des Vikings.

Pressé par le temps, je demande à Miguel Nicolau de me construire un modèle spécial de son canot étroit. Il faut le modifier, l'ajuster et l'arrimer, afin qu'il ressemble à ceux utilisés par les Varègues pour explorer et coloniser la Russie au VIII^e^ et au IX^e^ siècle.

Miguel Nicolau se passionne pour mon projet qu'il trouve à la fois extravagant et fascinant. Le type de bateau qu'il est en train de réaliser est une copie de ceux que l'on rencontrait autrefois à l'embouchure de l'Èbre. Il est prêt à arrêter ses travaux en cours pour se consacrer entièrement à notre bateau qui doit être de couleur noire ; il faut renforcer la coque et modifier l'accastillage et les bancs, afin de tenir compte de nos particularités.

Je me souviens d'un proverbe tibétain : « Pour jeter un homme dans le fleuve, il faut se pencher sur la berge », et, à mon retour de Moscou, je vide mon compte en banque, envoie un chèque à Miguel et lui demande de se tenir prêt. Je descendrai dans deux jours pour régler tous les détails.

Bien qu'anxieux à l'idée de ne pas obtenir l'autorisation et d'être coincé par le manque de fonds, je me mets néanmoins à préparer le périple.

Lors de mon expédition mexicaine, j'avais eu la chance d'être aidé par trois archéologues pendant la construction de ma grande pirogue maya. Maintenant, je dois travailler seul, aidé uniquement par les dessins remarquables de Bjorn Landstrom, l'archéologue naval suédois.

Tout d'abord pour équiper la coque nue que Nicolau est en

train de construire, j'ai besoin de rames, de voiles et d'un gouvernail viking, et aussi d'une remorque pour transporter le bateau jusqu'à Riga, port sur la Baltique, à l'embouchure de la Dvina. Enfin, il faut une voiture capable de tirer la remorque.

Ensuite se pose le problème de l'équipage et celui, lancinant, du financement.

Comme équipage je dois trouver des amis qui puissent au moins subvenir à leurs propres dépenses et contribuer, si nécessaire, aux frais généraux de l'expédition.

— Frédéric Michaud pourrait venir, suggère Missy, c'est un grand sportif qui nous a beaucoup aidés pendant l'expédition maya.

J'obtiens son accord ; il promet même de participer au budget et propose de chercher des sponsors à Paris.

Un autre ami, Bertrand Painvin, se porte volontaire et accepte de couvrir une partie des dépenses et d'apporter sa Range Rover.

Grâce à son aide financière et à mes dernières économies, je peux poursuivre le projet. Malheureusement, je n'ai toujours pas de nouvelles de Sacha Soldatov.

Avec mon fils Jocelyn nous nous mettons au travail. A Barcelone, dans une rue située près du port, je déniche les frères Zapata, derniers fabricants de rames robustes à l'ancienne. Faites de frêne, ces rames primitives ressemblent à celles des Vikings. C'est ce que l'on peut présumer car malgré la découverte de nombreux bateaux vikings dans les tumuli funéraires, les rames manquaient toujours. Personne ne sait réellement à quoi elles ressemblaient.

Un certain M. Le Geoff, fabricant de voiles à Port-Vendres, en France, m'a été indiqué. Je franchis la frontière pour le rencontrer.

— Je voudrais une voile viking carrée, dis-je.

M. Le Geoff, petit et trapu, relève la tête, mais ne se met pas à rire.

— Avec des bandes horizontales ou verticales ? Avec ou sans garcettes de ris ?

Notre homme est un expert et sait tout sur les voiles carrées. Mais la voile sera-t-elle fabriquée en coton, en laine ou en lin ?

Je me rappelle alors les conclusions auxquelles étaient parvenus les archéologues mexicains, en reproduisant notre pirogue précolombienne. « Il est inutile de maquiller une reconstitution historique, soit nous connaissons exactement les outils et matériaux que les anciens utilisaient, soit nous mettons au point ce qui paraît le plus proche, en appliquant les méthodes modernes. »

Il y a de nombreuses controverses au sujet des matériaux qu'employaient les Vikings pour leurs voiles. Pour certains, ils employaient de magnifiques tissus de laine à long poil, renforcés par des courroies de cuir. D'autres parlent de lin, matériau lourd qui se déforme rapidement. Il paraît probable qu'ils n'utilisaient pas le coton. Que faire ?

— Ce qui compte, c'est la taille et la forme de la voile, me dit spontanément M. Le Geoff.

Finalement, nous choisissons une simple toile blanche, avec une ligne de ris. Une fois terminée, elle mesure 3,75 mètres de large et 3,35 mètres de haut.

Le lendemain, je suis à San Carlos de la Rapita pour voir la coque. San Carlos, avec ses rizières situées dans le large estuaire de l'Èbre, a un air asiatique. Quant au hangar métallique qui sert d'atelier à Miguel Nicolau, on dirait une arche abandonnée au milieu de vertes plantations.

L'équipe des six charpentiers est en plein travail. Vingt-deux jours pour construire un bateau, ce n'est pas beaucoup ; pourtant, Miguel m'annonce avec fierté que tout sera prêt pour le 20 juillet, comme promis.

En toute hâte il me faut décider des modifications et ajustements nécessaires : le nombre de bancs, l'emplacement des repose-pieds pour les rameurs, ceux des trous de nage par rapport aux bancs et le poids relatif des différents éléments de la charpente du bateau.

Le lendemain, je descends à Cadaqués. Puis, les bonnes nouvelles arrivent.

La Fondation soviétique pour la paix a accepté que nous