

ESSOR, DÉCLIN ET RENAISSANCE DE LA ROUTE DE LA SOIE

C'est un géographe allemand de la fin du XIX^e siècle, Ferdinand von Richthofen, qui parla le premier de la « grande Route de la Soie » pour désigner l'ensemble des itinéraires, et pas seulement une seule voie, reliant la mer de Chine à la Méditerranée, qu'empruntaient les commerçants et parfois aussi les guerriers depuis plus de deux millénaires (en fait depuis bien plus longtemps encore). Des itinéraires jalonnés, à la lisière des steppes, de villes oasis aux monuments grandioses qui témoignent aujourd'hui encore de leur glorieux passé. Tout particulièrement dans l'antique Sogdiane, la fertile vallée du Zeravchan (entre les déserts du Karak Koum et du Kyzyl Koum, les « déserts noir et rouge », à l'ouest et à l'est de l'Amou-Darya) qui connut son apogée, à l'époque préislamique, entre le II^e et le VII^e siècle de notre ère¹.

-
1. La Sogdiane tire son nom de la rivière Soghd (aujourd'hui le Zeravchan), le grand affluent de l'Amou-Darya qui irrigue Samarkand et Boukhara. Magnifiquement placés au centre de la route de la Soie, dans la zone des ruptures de charge où les caravanes du Levant prenaient le relais de celles de Chine, les Sogdiens devinrent très vite des intermédiaires incontournables, avec leurs caravansérails et leurs entrepôts, et leurs percepteurs de taxes. Sans jamais édifier d'États indépendants malgré leur grande richesse (leurs principautés furent toujours vassales d'empires beaucoup plus vastes, comme, du I^{er} au IV^e siècle,

Kokand, Tachkent, Samarkand, Boukhara, Khiva. Ce faisceau de voies caravanières, ponctuées de villes-étapes où l'on prélevait des taxes, connu, au cours des temps une alternance de périodes d'expansion et de déclin, au gré des conflits ; mais il ne cessa de constituer l'axe économique majeur de l'Eurasie jusqu'au XVI^e. Sur ces routes transitaient, jusqu'aux caravansérails du Levant ou, en sens inverse, jusqu'aux marchés des villes chinoises, des soieries, des cocons, des monnaies, des objets laqués, de l'opium et du thé de Chine. On y faisait passer aussi des produits russes — fourrures de zibeline et de castor, cire, miel, ambre de la Baltique, écorces de bouleau, colle et dents de poisson ; des teintures et des épices de l'Inde (safran, curry) ; des fruits et légumes de Damas. Y transitaient également des chevaux et des oiseaux de proie de l'Asie centrale et les fameux chameaux aux longs poils roux de la Bactriane — les chameaux des caravanes ; sans oublier le passage des pierres précieuses, de l'or et de l'argent.

La protohistoire de la route de la Soie n'est quasiment pas connue. Son histoire, qui se confond très largement avec celle de l'Asie centrale, débute, environ cinq cents ans avant l'ère chrétienne, avec la formation de l'Empire iranien des Achéménides, qui laissèrent quelques inscriptions lapidaires. Elle fut tout d'abord divulguée par les auteurs grecs et latins (Ptolémée, Pline et Martial) puis par les chroniqueurs persans et arabes. Mais les sources chinoises, qui ne sont que partiellement connues en Occident aujourd'hui encore, sont les plus anciennes et les plus précises.

celui du Kouchan, qui s'étendait du Gange à l'Amou-Darya), ils n'en constituaient pas moins un formidable empire commercial dans toute l'Asie centrale et la Chine, prolongeant leurs réseaux de comptoirs jusqu'à Byzance, à l'Ouest, et jusqu'en Indochine, à l'Est. Parmi les Sogdiens, on trouvait une importante et très prospère communauté juive (les « Juifs de Boukhara ») dont les premiers éléments étaient venus là après l'exil de Babylone et dont beaucoup ont survécu au soviétisme, jusqu'à aujourd'hui, malgré le départ, alors, vers l'Europe et les États-Unis, de leurs plus riches familles — les Davidov, les Vodaiev, les Petilakhov, les Simkhaev — et, avant cela, la « montée vers Sion », l'*aliya* en Israël, de plusieurs autres qui, à la fin du XIX^e siècle, fondèrent notamment le quartier Rehovot (« les petites rues ») à Jérusalem.

Selon ces sources chinoises, l'Asie centrale a toujours constitué une menace pour la Chine, et c'est un ambassadeur chinois, Zhang Qian, envoyé en mission exploratoire dans ces contrées lointaines par son Empereur craignant de voir son territoire à nouveau envahi (par les Hiong-Nou, les Huns) qui, au II^e siècle avant Jésus-Christ, découvrit le premier un itinéraire conduisant aux portes du monde occidental, à partir du Lobnor, dans la Chine du Nord-Ouest, l'actuel Xinjiang. À partir de là, deux itinéraires étaient possibles, à travers le désert du Tarim, pour parvenir dans les Empires indo-scythes établis entre le Syr Daryâ et l'Âmu-Dariâ : l'un au nord, par les oasis de Qarachahr, de Koutcha et de Kachgar ; l'autre, au sud, par celles de Miran, de Niya, de Khotan et de Yarkand. Dès le siècle suivant, ces routes commençaient à être empruntées par les commerçants chinois. Au I^{er} siècle de notre ère, le général Ban Chao établit la suzeraineté chinoise sur toute la région ; une voie commerciale de première importance était alors ouverte, par les cols du Pamir, entre les Chinois et les Parthes, voisins de l'Empire romain qui contrôlait lui-même un solide réseau routier jusqu'à la Méditerranée. Et c'est ainsi que la soie pénétra en Occident. À partir du V^e siècle après Jésus-Christ, le « secret du vers à soie » fut connu en Asie centrale et en Iran où sa culture se développa. Puis, quelques siècles plus tard, le même processus se renouvela en Italie et en France, dans la vallée du Rhône, jusqu'à Lyon, qui devint un grand centre soyeux. Mais ces nouvelles régions productrices ne purent jamais vraiment concurrencer la Chine.

À la même époque, cependant, une seconde route de la Soie, maritime, avait été ouverte, grâce à l'utilisation de l'inversion annuelle des vents de la mousson, pour faire voile vers l'Inde et au-delà, à partir du Proche-Orient : « à partir de la Chersonèse d'or » (la presqu'île de Malacca), explique un texte anonyme de la fin du I^{er} siècle de l'ère chrétienne « on parvient alors à la ville de Thina, en Chine, à l'intérieur des terres, d'où proviennent les soies ». L'existence de cette route maritime allait permettre, tout au long des siècles suivants, de suppléer la voie terrestre, chaque

fois que celle-ci (qui, au V^e siècle, sera doublée pour partie par un autre itinéraire rejoignant l'Asie centrale par le nord du Caucase, de la Caspienne et de la mer d'Aral) sera coupée, sur un ou plusieurs de ses segments par les aléas des empires qu'elle traversait — les effondrements et les renaissances successifs de l'Empire chinois (ainsi, la chute des Han à la fin du II^e siècle), les tribulations de l'Empire perse, par ses extensions et ses replis, les invasions mongoles et timourides. Mais la voie maritime, par cabotage le long des côtes de l'océan Indien, n'était pas moins coûteuse que la voie terrestre sur laquelle, même en période de paix entre les Empires qu'elle traversait, les caravanes étaient rançonnées par les fonctionnaires des villes-étapes des oasis ou par les cavaliers nomades des steppes. Dans tous les cas, les soieries, les épices et le reste ne pouvaient parvenir qu'à un prix très élevé en Occident. C'est à cette situation peu satisfaisante qu'allait mettre assez rapidement fin les navigations transocéaniques du XV^e et du XVI^e siècle, le *discobrimento* portugais¹.

-
1. Les chroniques historiques n'ont pas relevé de traces d'ambassades occidentales vers l'Asie et surtout vers la Chine, pendant l'Antiquité. Ce n'est qu'au XIII^e siècle que l'Europe s'enrichit de relations du voyage de Plan Carpin (1245-1247) et de Guillaume de Rubrouck (1253-1255) à Karakurum, la capitale de Gengis Khan, envoyés par le pape et par Saint Louis, et de Marco Polo (1271-1295) à Pékin, capitale de Kubilay. En sens inverse, seules sont connues les expéditions maritimes de l'amiral Zheng He, jusqu'à Djedda et la côte africaine. Néanmoins, les échanges de religieux ou de négociants aventureux, dans les deux sens, étaient beaucoup plus nombreux même si on ne conserve pas de traces écrites de cette époque. De fait, ces deux portions du continent n'eurent qu'une connaissance indirecte l'une de l'autre par les ambassades qu'elles envoyaient de manière épisodique en Asie moyenne. Sur mer, l'Inde jouait un rôle équivalent de centre de collecte et de redistribution. Par contre les missions que les souverains chinois envoyaient régulièrement vers l'Asie moyenne ou l'Inde enrichissaient leur connaissance des pays lointains, telle celle de Tchang K'ien au milieu du VII^e siècle, qui rapporta de son périple un approfondissement de la doctrine bouddhiste, autant qu'une description des pays traversés. Avec les marchandises circulaient les idées et se diffusaient les religions ; c'est par la Bactriane que le bouddhisme se diffusa en Asie centrale, avant d'atteindre la Chine, via le Turkestan, au I^{er} siècle de notre ère. Depuis Babylone, le nes-

LE DISCOBRIMENTO PORTUGAIS

« La caravelle a vaincu le chameau. » Dans son œuvre monumentale, *Les Grands courants de l'histoire universelle*, Jacques Pirenne résume par cette formule lapidaire sa réflexion magistrale sur les bouleversements géoéconomiques et géopolitiques entraînés par les navigations océaniques portugaises des XV^e et XVI^e siècles, le long des côtes africaines et dans l'océan Indien, jusqu'à la mer de Chine. Les routes commerciales transsahariennes et centrasiatiques déclinèrent à partir du moment où les Européens occidentaux purent aller se procurer par mer, et plus seulement dès lors par les voies terrestres, l'or du Soudan, dans le golfe de Guinée, et les soieries chinoises, à Macao et dans ses parages. Pour l'or, ils échappaient ainsi au monopole du Maroc ; pour la soie, et aussi pour les épices, à celui des Vénitiens et des maîtres des « Échelles du Levant ». Ce fut la fin des grands « ports » sahariens — Sidjilmasa au Maroc, Aoudaghost et Tombouctou (à partir desquels s'étaient édifiés les empires du Ghana, du Mali et du Songhaï), au Soudan. En Eurasie, commença une longue et inexorable décadence économique, suivie d'un assujettissement politique, pour les héritiers des anciens empires de Cyrus, d'Alexandre, de Gengis Khan et de Tamerlan, entre les rives orientales de la Méditerranée et l'« empire du Milieu ». Les navigations transocéaniques supplantèrent même le cabotage le long des côtes chinoises, dans l'Insulinde et autour de la péninsule Arabique. Lisbonne, Bordeaux, Rouen, Bruges, Anvers, Londres, les Provinces-Unies et les cités hanséatiques allaient bâtir leur fortune sur l'appauvrissement de Venise et de Byzance, d'Alep, de Damas et de Bagdad, de Khiva, de Boukhara et de Samarkand, de Kachgar, de Qarachahr et de Tourfan. Les vallées du Danube et du Rhône elles-mêmes subirent le contrecoup de cette extraordi-

torianisme empruntait les mêmes routes pour devenir jusqu'au XIII^e siècle la religion dominante chez les Moghols, avant d'être remplacée par l'islam qui leur appliquera le même mode conquérant qu'en Inde à partir du XI^e siècle.

naire mutation. De Pékin à Lyon, les intermédiaires traditionnels du commerce Asie-Europe depuis l'Empire romain — les villes portuaires des cités-États de la Méditerranée orientale, les négociants levantins, les caravaniers des oasis et des steppes de l'Asie centrale — furent désormais confrontés à la très rude concurrence de nouveaux fournisseurs qui les court-circuitaient ou qui, plutôt, les contournaient, amenant les tissus précieux et les épices d'Asie directement du producteur au consommateur européen. Ainsi commença le déclin de la « route de la Soie », en même temps que l'essor des côtes de l'Atlantique et de ses mers adjacentes.

La « découverte » des voies océanes par les Portugais dès les premières décennies du XV^e siècle — avant que les Espagnols puis les autres nations maritimes européennes leur emboîtent le pas près d'un siècle plus tard — est l'aventure la plus extraordinaire de l'histoire moderne, avant le démarrage de l'exploration spatiale dans la seconde moitié du XX^e siècle, celle qui allait avoir le plus de portée, jusqu'à nos jours, pour toute la planète.

Une conjonction exceptionnelle de circonstances explique cette antériorité portugaise. Quand les Cortes de Coïmbra élurent roi du Portugal, en 1385, le « défenseur » don Juan, grand maître de l'ordre d'Aviz, rien de prime abord ne permettait d'attendre de grands lendemains pour ce petit pays peuplé d'à peine un million et demi d'habitants. Mais, alors que la France et l'Angleterre étaient paralysées par la guerre de Cent Ans qui ne devait s'achever qu'en 1453, que le Saint-Empire germanique demeurait invertébré et l'Italie atomisée, et que l'Espagne était encore fort loin d'avoir réalisé son unité et chassé les Arabes qui l'avaient envahie au début du VIII^e siècle, le Portugal était disponible. Soutenu par la bourgeoisie de Porto et de Lisbonne, qui avait triomphé de l'aristocratie terrienne avec l'appui de la population des ports, sa jeune dynastie pouvait s'engager sans entrave dans une politique maritime et impériale audacieuse. Une politique qu'elle poursuivra avec opiniâtreté pendant près de deux siècles et qui était conforme aux intérêts de la nouvelle classe prépondérante, en même temps qu'elle avait l'avantage d'utiliser — officiellement

pour continuer la lutte contre l’Islam, mais en fait dans des buts essentiellement mercantiles — toute une petite armée de nobles plus ou moins ruinés, avides d’aventures mais réduits à l’inaction par la paix intérieure qui avait suivi la guerre victorieuse contre les occupants arabes. Tournant le dos au reste de l’Europe, ses villes maritimes n’avaient pas, à la différence de celles de la Méditerranée occidentale, de fortes traditions de trafic avec le Proche-Orient, fournisseurs des épices et des étoffes précieuses de l’Asie. Le Portugal ne pouvait qu’être tenté de chercher plus vite que la France, Barcelone ou *a fortiori* les Vénitiens, d’autres voies d’accès à toutes ces richesses, dès lors que de nouvelles techniques nautiques paraissaient le permettre. La bourgeoisie portuaire, enfin, était très pénétrée alors par les savants (notamment des géographes) et par les financiers juifs progressivement chassés d’Espagne au fur et à mesure que s’affirmait la reconquête catholique. Ces géographes et ces financiers connaissaient bien l’origine soudanaise de l’or des royaumes arabes d’Andalousie et, sous leur influence, on rêvait de plus en plus dans les ports lusitaniens d’aller chercher directement cet or au-delà du Sahara, en longeant par la mer le Maroc, avant même d’envisager de contourner une Afrique dont, en fait, on ne savait pas vraiment encore, en ce temps-là, si elle était contournable.

En 1415, les Portugais s’étaient emparés de Ceuta, tout au nord du Maroc, face à Gibraltar, fondant le premier établissement européen sur la côte d’Afrique. Un jeune prince de la dynastie d’Aviz, Henri, fils cadet de Jean I^{er} et alors âgé de vingt-deux ans à peine, avait été de cette grande première, prélude au rôle capital qu’allait jouer la conquête impériale portugaise et qui lui vaudra d’être appelé le « Navigateur », bien qu’il ne participera ensuite à aucune autre expédition. La découverte de Madère avait suivi, en 1420, et celle des Açores, en 1431 (des îles jusque-là inhabitées où des colons portugais s’étaient rapidement installés). Mais tout ceci n’était que des préliminaires et on ne sortait toujours pas de la zone des vents variables déjà sillonnée par les marins de l’Antiquité (jusqu’aux Canaries, les « Îles fortunées », vantées par

Ptolémée, Pline et Plutarque que les Espagnols étaient en train, au même moment, de redécouvrir de leur côté, et d'où, tout à la fin du siècle, en 1492, ils s'élanceront vers les Amériques, avec le marin juif génois Christophe Colomb). On ne franchissait toujours pas le cap Bogador à partir duquel on rencontrait tout au long de l'année de forts vents contraires à la remontée et qui, de ce fait, comme expliqué plus haut, était réputé infranchissable depuis les temps les plus reculés¹.

-
1. Les perfectionnements apportés aux techniques nautiques à la faveur des Croisades et progressivement adoptées par les principales marines européennes à partir du XIII^e siècle furent à l'origine des navigations transocéaniques.

De l'Antiquité aux Croisades, le tonnage des navires, leur structure, leur gréement, leur gouverne et leur emploi n'avaient bénéficié d'aucune amélioration sensible. Il n'existait que deux sortes de navires, d'une capacité maximale de charge de soixante tonneaux (90 m³) : ceux à voiles et ceux à rames. Les premiers, larges et ventrus, d'ordinaire arrondis aux deux extrémités, étaient dotés d'une grande voile carrée, montée sur un mât légèrement penché sur l'avant, et, parfois, ils étaient grésés, à la proue, d'une petite voile de foc qui leur permettait d'utiliser les vents obliques arrière. C'étaient essentiellement des navires de commerce, assez lents, que quelques hommes suffisaient à manœuvrer. Les seconds, de forme étroite et élancée, armés à l'avant d'un éperon d'abordage, étaient des navires de guerre, plus rapides que les précédents, grâce à leurs dizaines de rameurs et à une voile carrée en complément : par bon vent arrière, ils pouvaient parcourir en moyenne cent cinquante kilomètres par jour, soit environ moitié plus que les navires de commerce, ce qui demeurait fort peu cependant.

À ces améliorations essentielles intervenues dans la construction maritime allaient s'ajouter d'autres innovations qui concernaient les moyens et les méthodes de navigations et qui allaient finir de rendre celles-ci presque totalement libres. La boussole, connue des Chinois dès avant l'ère chrétienne, introduite en Occident par les Arabes et définitivement mise au point par les Vénitiens, permettait, enfin, de s'orienter aisément, y compris de nuit par temps couvert. L'astrolabe, le quadrant et le « bâton de Lévi » mettaient la mesure de la latitude à la portée de tous les marins. De même, la cartographie connut à l'époque de très importants progrès. Seule la longitude devait rester pendant assez longtemps encore difficile à calculer.

Les marins de la péninsule Ibérique allaient, les premiers, utiliser méthodiquement ces progrès pour s'élancer à la conquête des mers du monde et tout