

PRÉLUDE

Le ver à soie

Le ver à soie est originaire de la partie méridionale de la Chine, chaude et humide. On l'élevait là plus de 2 000 ans avant notre ère, et ce n'est que 3 000 ans plus tard, vers le XI^e siècle, que les Asiatiques commencèrent à en perdre le monopole, au profit des Byzantins, qui en avaient acquis le secret des Perses. Au Moyen Âge, on commença à l'élever en Europe, en Italie puis en France, où Lyon fut un grand centre soyeux du XV^e siècle au début du XX^e siècle.

Le ver à soie est la chenille du mûrier. C'est le *bombyx mori*, qui ne se nourrit que de feuilles de mûrier blanc ; en Europe, autant que possible, de celles de printemps, plus tendres. Animal très vorace, il atteint son plein développement (une longueur d'environ neuf centimètres) en trente à quarante jours, en cinq mues successives. Son corps blanchâtre est doté de huit paires de pattes. D'une trompe située en dessous de sa lèvre inférieure sort de la soie fournie, en trois jours, par deux glandes et qui peut atteindre de 600 à 1 500 mètres d'un fil qui forme un cocon, après que le ver s'est accroché à une petite branchette. La chenille, au fur et à mesure qu'elle tisse son cocon, se transforme en chrysalide, qu'il faut rapidement étouffer dans une étuve avant que, pour en sortir, elle n'ait déchiré l'enveloppe, rendant le fil inutilisable. Sinon elle devient aussitôt un papillon. Puis, après fécondation immédiate, la femelle pond, en trois ou quatre jours, quelques centaines d'œufs — la « graine ». Et le cycle recommence. En Provence, et dans la vallée du Rhône, on pratiquait cet élevage dans des magnaneries (du provençal *magnaù*, le nom du ver à soie). Aujourd'hui la

soie est redevenue, pour quatre-vingt pour cent, une production chinoise, essentiellement pour des raisons de coût de main d'œuvre et du fait de la concurrence de la soie artificielle.

Durant la dynastie des Han, la soie devint progressivement une valeur de luxe. On l'utilisait pour payer les fonctionnaires et récompenser les citoyens méritants. Au même titre qu'on estimait parfois le prix des produits selon un certain poids en or, la longueur du tissu devint un étalon monétaire en Chine. D'autre part, la soie était souvent offerte par l'Empereur en cadeau diplomatique à ses pays vassaux et, surtout, aux peuples barbares, comme les Xiongnu (les Huns) pour les amadouer.

Mais si la sériciculture demeura donc, pendant quelque trois millénaires, un secret soigneusement gardé par les Chinois, son exportation vers les pays qui très tôt l'apprécièrent au plus haut point, est, en revanche, très ancienne. Dès les temps bibliques, les Chinois avaient mis en place un réseau commercial visant à l'exporter vers l'Occident. Elle était, par exemple, très prisée en Perse à la Cour de Darius III, au moment de l'expédition d'Alexandre le Grand.

Au départ de Pékin, en de grandes caravanes de chameaux et de yacks, la route de la Soie contournait d'abord, par le Nord et le Sud, le désert du Takla-Makan, avant de traverser le Pamir, pour atteindre finalement les côtes de la Méditerranée orientale.

C'est sous les Han, par ailleurs, que des échanges réguliers furent établis avec l'Europe romaine, où le Sénat tenta en vain d'interdire l'importation de la soie à plusieurs reprises pour restreindre les importantes sorties d'or qu'elle provoquait. Les vêtements de soie étaient aussi perçus par certains comme un signe de décadence et d'immoralité. Aussi Sénèque le Jeune alla jusqu'à écrire : « Je vois des vêtements de soie, si des vêtements qui ne protègent pas le corps, ni même la pudeur, peuvent être des vêtements ; des habillements avec lesquels une femme ne pourrait jurer qu'elle n'est pas nue. Voilà ce qu'on cherche à grand prix, ce qu'on va demander à des nations dont le commerce nous était inconnu, afin que, dans leur chambre à coucher, nos matrones ne

PRÉLUDE

puissent pas montrer à leurs amants plus qu'elles ne montrent au public¹ ». Prêche ridicule, qui n'impressionnait guère les dames de la haute société romaine.

À la chute de l'empire, les « barbares » furent eux aussi fascinés par ces fabuleux tissus. Ainsi, en arrivant à Rome, en 408, le roi wisigoth Aléric I^{er} exigea pour épargner la ville, en plus d'un lourd tribut d'or et d'argent, quatre mille tuniques de soie.

Jusqu'au *discobrimto* et au remplacement de la route de la Soie par la route des Indes, Venise et les autres grandes cités environnantes italiennes détinrent la quasi-exclusivité de ce fructueux négoce, avec les « Échelles » du Levant, aussi profitable que celui des épices.

1. « *Video sericas uestes, si uestes uocandae sunt, in quibus nihil est quo defendi aut corpus, aut denique pudor possit. quibus sumptis, mulier parum liquido nudam se non esse iurabit. Haec ingenti summa ab ignotis etiam ad commercium gentibus arcessuntur, ut matronae nostrae, ne adulteris quidem, plus sui in cubiculo, quam in publico ostendant.* »

CHAPITRE I

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 Karakorum, 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.