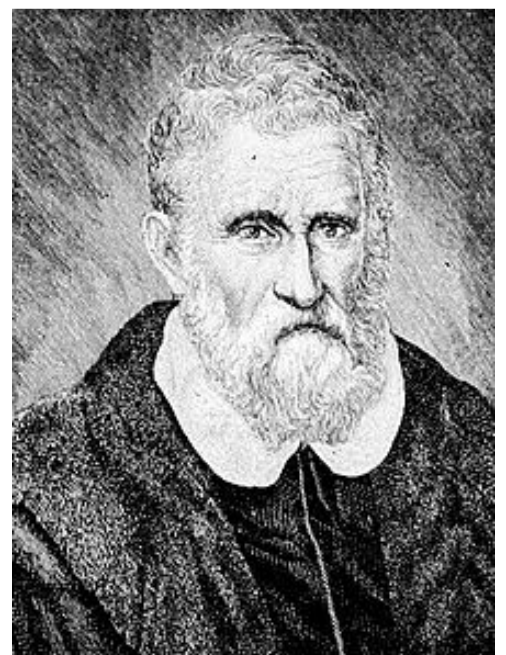




Document C : La route de la Soie







Contrées lointaines...

Le seul nom de "La Route de la Soie", évoque, pour nous occidentaux, tout un passé de mystères, de rêves, d'épopées et d'aventures. De caravanes et de marchands. Mais aussi, de palais, de sultans, de harems, de concubines, de tissus somptueux et de luxe fabuleux. Une route qui enflamme encore les imaginations. L'histoire de ces contrées lointaines n'est qu'une longue série de raids, d'invasions, de fureur, de férocité, de pillages, de viols, de massacres, de kidnapping, de razzias,

de rançons, de prisonniers, d'esclaves, de conquêtes et de destructions. Ajoutons à cela des réminiscences bibliques, un goût des occidentaux pour les déserts aux horizons infinis, un attrait complexe du passé et la quête d'une civilisation perdue. Bref, nous avons là tous les ingrédients pour que ces cités restent mythiques à jamais !

*On ne met pas ceux qui tressent les nattes
avec ceux qui tissent les soieries,
On ne place pas le tambour à côté du joueur de luth !
Abolabbas de Rabendjan X^e siècle*

Les conquérants les plus célèbres se succédèrent à tour de rôle dans ces steppes alternativement brûlantes et glacées : Darius, Alexandre-le-Grand, Gengis Khan, Kubilaï Khan, Tamerlan, Marco Polo, Babour, etc. Les splendeurs et les décadences se succèdent.

La soie avait un attrait magique, elle était un symbole de pouvoir pour les empereurs, les khans, les rois, les princes et les nobles. Elle avait aussi une valeur de numéraire, un peu comme un lingot d'or. On s'en servait comme monnaie d'échange, ou comme récompense de services rendus, voire même pour payer les fonctionnaires chinois ou même les rançons de prisonniers de haut rang. On offrait aux visiteurs de haut rang, une robe d'apparat en soie. Pour le marchand, il valait parfois mieux emporter de la soie que du numéraire. Les voyages de Marco Polo, une odyssée de 25 ans de 1271 à 1295, ont longtemps mêlé le rêve et la réalité. Après les marchands, ce furent le tour des explorateurs, des archéologues, des écrivains et des grands voyageurs.

Des confins de la Chine à l'Europe, un réseau complexe et mouvant d'itinéraires

Pour évoquer la Route de la Soie, on peut commencer où on veut, il y aura toujours eu une cité mythique ou une autre qui étaient au faite de sa gloire tandis que les autres déclinaient. Un itinéraire actif, tandis que les autres étaient abandonnées ou coupées. Cette Route de la Soie, il est très difficile d'en déterminer avec exactitude le début et encore moins la fin. Disons en gros qu'elle fonctionna du II^e siècle avant J-C au XV^e siècle après.

En fait Route de la Soie est un terme générique récent qui désigne l'ensemble des routes terrestres et maritimes reliant la Chine et un peu l'Inde à l'Europe. Les chinois l'appelaient Route vers l'Ouest et c'est un géographe allemand, Ferdinand von Richthofen, qui au XIX^e siècle l'appela Route de la Soie.

Elle allait de Xian en Chine à Constantinople, Venise et à Gênes. Mais il s'agissait plutôt d'un réseau d'itinéraires terrestres et maritimes comportant de nombreuses variantes et ramifications et évoluant sans cesse au fil des guerres, des conquêtes et des siècles. La direction principale restant toujours plus ou moins la même.

De l'Orient à l'Occident, un réseau de pistes et chemins caravanières a traversé ou contourné les très hautes montagnes, les plateaux arides, les steppes interminables, les déserts brûlants ou glacés. « De toutes les routes aventureuses et légendaires, celle de la soie possède sans doute le plus grand réseau » Philippe Lamarque. Ces routes étaient aussi celles des pèlerinages, des pierres précieuses, des épices et des armes. Ces routes nous emmènent à travers une mosaïque de déserts, de steppes infinies, d'oasis célèbres, de cités mythiques, de fleuves frontières, de cols de hautes altitudes et de très hautes montagnes. En fait c'est très compliqué de s'y retrouver dans ces routes car les informations sont innombrables et parfois contradictoires.

Quelques unes des routes principales

* Ainsi, certaines routes contournaient le désert du Taklamakan, Kashgar, le col de Turgat (3500m), passaient par Samarquand, Boukhara, Khiva, Merv, Téhéran, Ispahan, Persepolis, Bagdad, Pétra, Palmyre/Tadmur, Antioche/Antakya, Alep, Byzance/Constantinople, ou par Damas Saint-Jean-d'Acre et Alexandrie.

* Ou encore par Agra et les ports de la mer d'Oman. Pour arriver par bateau soit à Venise, soit à Gênes, qui régnaient à l'époque, sur le commerce européen avec l'Orient.

* Route des montagnes. Départ de X'ian en Chine (Chang'an), Lanzhou, Lhassa (Chine) ou le Sud du désert du Taklamakan, la traversée du Karakorum, de l'Himalaya, Peshawar (Pakistan), Kaboul (Afghanistan), Téhéran (Iran), Bagdad (Irak), Alep (Syrie), Damas (Syrie), Pétra, Saint-Jean-d'Acre (Palestine), Venise et Gênes. Avec une variante vers Alexandrie (Égypte).

* Route par l'Inde Depuis Calcutta, Bénarès, Mathura (Inde), Agra (Inde), le Shekhawati (Rajasthan Inde), Islamabad (Pakistan), Kaboul (Afghanistan),...

* Route du Nord. Depuis Boukhara, via Astrakan au bord de la mer Caspienne et l'embouchure de la Volga et du Don, Tbilissi.

* Route maritime. Depuis Canton (Chine), Ceylan (Sri Lanka), Aden (Yemen), Le Caire, Alexandrie (Egypte), ensuite Venise et Gênes.

* Route mixte. Par terre via l'Inde, jusqu'à Bombay, ensuite par mer vers Venise et Gênes.

On avait accolé l'étiquette "Route de la Soie" sur tout itinéraire plus ou moins suivi à un moment ou un autre par les marchands entre l'est et l'ouest. En fait, il est assez difficile de se faire une idée exacte des itinéraires, tant les informations disponibles sont nombreuses et contradictoires.

Des frontières se sont ouvertes, d'autres se sont refermées

Mais du fait de l'éloignement des sites, des aléas de la politique, ces routes sont restées longtemps inaccessibles au tourisme. Depuis quelques années, quelques tronçons de ces itinéraires sont devenus une destination culturelle et touristique de qualité pour le grand public instruit ou simplement curieux. En effet, après l'éclatement de l'URSS, l'ouverture de la Chine, des frontières se sont ouvertes. Ainsi l'Ouzbékistan, pays phare de l'Asie Centrale, symbolise les monuments et l'imaginaire de la Route de la Soie. Mais d'autres routes se sont, déjà hélas, refermées, en Afghanistan, en Iran, en Irak, en Syrie. L'Egypte devient à son tour instable.

Caravanes et caravansérails

Les marchands n'écrivaient pas les récits de leurs voyages, sans doute pour ne pas dévoiler leurs sources, aussi on ne trouve que peu de traces des caravanes de cette époque. Mais paradoxalement, les historiens disposent de plus de textes, de récits de voyageurs et de documentation pour cette période d'apogée de la route de la soie provenant d'Asie Centrale, que de textes émanant du monde chrétien occidental. Les civilisations d'Asie Centrale étaient assez développées, du moins pour les élites culturelles et scientifiques.

Comme partout dans le monde, on préférait transporter ce qui avait beaucoup de valeur sous un faible poids, un faible volume et qui pouvait voyager longtemps et loin. Les caravanes transportaient les soieries précieuses, l'or, l'argent, les pierres précieuses (saphirs, rubis, jades, lapis-lazuli, diamants), les perles, les armes, les épices (poivre, gingembre, cannelle, girofle), les parfums (santal, musc), l'encens, les miroirs, les bronzes, les bois précieux, et les plantes médicinales. On imagine aussi que les caravanes pouvaient transporter, outre les produits précieux, le nécessaire à la vie quotidienne des oasis comme par exemple du thé, du feutre pour les yourtes, de la laine, du coton, des grains, des ustensiles etc... Des chevaux destinés, à être vendus accompagnaient souvent les caravanes. Bien entendu il n'y avait pas que la soie qui circulait le long de la Route de la Soie. Le compas que les marchands arabes ont ramené de Chine. L'invention du papier. L'invention de l'imprimerie qui au début dans les années 1040, était faite de petits blocs de bois : la xylographie. La poudre à canon. Plus tard bien d'autres applications technico-scientifiques et mécaniques arrivèrent en Europe : métiers à tisser, ponts suspendus avec des chaînes, colliers de chevaux et jougs de boeufs, pompes et vannes de canaux.

Les légendes évoquent ces lentes caravanes empruntant des itinéraires encore mal connus, subissant des vents violents, des chaleurs et des froids extrêmes. La nuit on faisait étape dans des caravansérails fermés et gardés. Les caravansérails étaient organisés afin de faciliter le passage régulier des caravanes. Ils servaient aussi de relais entre les villes et étaient fortifiés. Ils avaient un plan carré avec des tours aux quatre coins. On trouvait tout ce qui était nécessaire à la poursuite du voyage : hôtellerie, loueurs ou vendeurs de chameaux, de poneys et de chevaux, ravitaillement, fourrage, eau, etc. Ainsi les caravanes pouvaient cheminer inlassablement au pas lents et sûrs des chameaux, des mules, des ânes, voire de yaks ou des rennes. Mais les plus mythiques sont sûrement ces fameux chameaux de Bactriane à deux bosses, alors que les dromadaires n'en ont qu'une ! Les caravaniers montaient des chevaux ou des poneys de selle. Il y avait parfois aussi des chariots munis de grandes roues à forts bandages. Selon les extraits des récits des Voyages en Orient du Baron d'Aubonne (1676), « Les caravanes étaient de six cent chameaux et presque d'un pareil nombre de gens de cheval. Elles se trouvent quelques fois plus grosses, et les chameaux, n'allant qu'à la file, une caravane paraît une armée, et soit dans la marche, soit quand elle campe, elle occupe beaucoup de terrain » J-B Tavernier Ed. Favre. Elles faisaient la journée d'une seule traite, plutôt de nuit que de jour afin d'éviter les grosses chaleurs et d'arriver en plein jour pour installer le camp. L'étape duraient de six à douze heures en fonction des distances jusqu'aux points d'eau ou des caravansérails.

Mais contrairement à l'idée la plus répandue, si le courant des échanges commerciaux était un flux ininterrompu, les caravaniers se bornaient à ne traverser que leur propre pays. C'était déjà une performance avec les steppes arides alternativement brûlantes et glacées. C'est ce qu'indique Philippe Lamarque dans son livre Les routes de la Soie. Ils allaient à la rencontre d'autres caravaniers à des points connus, caravansérails, comptoirs européens et villes. Et chaque fois il y avait passage en douane, paiement de taxes, rupture de charge, mise d'une sorte de scellés, déchargement et rechargement. Et reconstitution d'une nouvelle caravane. De ce fait la durée du trajet entre la Chine et l'occident était très longue.

Les vers à soie étaient cachés dans le chignon de la princesse !

Les chinois gardaient jalousement le secret de la fabrication de la soie. Les soieries une fois arrivées en Occident, valaient leur poids d'or. En Chine et en Perse, le commerce de la soie était une sorte de monopole d'état. Les

frontières étaient strictement surveillées. Il était impossible d'acheter, il était interdit d'exporter, des graines de murier ou des vers à soie. La légende nous dit : "Le roi de Yutan demanda la main d'une princesse chinoise. Un ambassadeur envoyé à la cour chinoise alla chercher et escorter la princesse. Il lui demanda", "Nous qui n'avons ni soie, ni soieries, pouvez-vous nous ramener quelques graines de murier et quelques oeufs de ver à soie afin de pouvoir vous faire des vêtements" Luce Boulnois. On dit que la princesse, après avoir longtemps hésité, cacha dans sa coiffure ce qui lui était demandé et le passa en fraude à la frontière chinoise. Et que sa servante en fit autant, ayant dissimulé des graines dans sa trousse de simples, la pharmacie de l'époque. Une grandiose réception accueillit la princesse à son arrivée au Yutan. On dit que ce seraient deux moines qui passèrent en contrebande à travers la Perse, les premiers oeufs de ver à soie, pour le compte de l'empereur byzantin Justinien.

*L'avantage avec l'histoire,
c'est qu'on peut commencer où on veut.
Il n'y a jamais de début, il n'y a jamais de fin.
Jean d'Ormesson. La Douane de Mer*

Du II^e siècle avant J-C au XV^e siècle

A l'origine le commerce de la soie se pratique aux confins de la Chine. A partir de l'ère chrétienne c'est le début des relations commerciales entre la Chine, l'Asie Centrale, le Nord de l'Inde, l'empire Parthe et l'empire romain. Les bazars d'Asie centrale et du moyen-orient se développent. Les différentes routes sont jalonnées de caravansérails fortifiés, où les marchands peuvent passer la nuit et se protéger des brigands. Car les voyages peuvent durer de 8 mois à 1 an.

Comme les voies terrestres étaient moins sûres, à partir du XIV^e s., les voies maritimes se développent et raccourcissent d'autant la durée. Mais les voyages par mer étaient aussi risqués. Les navires étaient moins fiables que maintenant, l'océan indien célèbre pour ses tempêtes et il y avait déjà des pirates !

Antioche/Antakya, étape importante de la route, était la troisième ville de l'Empire Romain, juste après Rome et Alexandrie. Palmyre/Tadmur, en plein désert, contrôlait la route. Et Byzance/Constantinople/Istanbul en était le principal terminus terrestre, d'où sa puissance commerciale à l'époque.

* Premier siècle après J-C. Début du commerce régulier de la soie entre la Chine et l'occident

* 750 Chang'an, l'actuelle Xian d'où part la route de la soie est la plus grande ville de Chine et peut-être du monde.

* 1200-1227 Âge d'or de la route de la soie avec les mongols de Gengis Khan. L'empire mongol se désintègre et la route de la soie périclité.

"Le première route qu'on peut tenir pour aller par terre à la Chine est celle des Indes et du Mogol, que le grand nombre de voleurs, et les vastes déserts qu'il faut passer, rendent très dangereuse et presque impraticable" Philippe avril

* Au XI^e s. Les Byzantins accordent une concession aux Vénitiens sur la rive Sud de la Corne d'Or.

* Constantinople fut reprise en 1155 par les romains. L'Empereur Michel VIII Paléologue, une concession est aussi accordée aux Gênois sur la colline de Galata. IL se construisit peu à peu une véritable ville italienne avec cathédrale, églises, des murs d'enceinte dont il ne reste que la fameuse tour de Galata. Les Gênois et les Vénitiens étaient ennemis, car en concurrence pour le commerce maritime en méditerranée.

* 1245-1246 Jean de Plan Carpin, fût sans doute le premier occidental à aller en Asie centrale. Avant le concile de Lyon de 1245, le pape Innocent IV envoie le franciscain Jean de Plan Carpin en mission d'information auprès du grand khan des mongols. Parti de Lyon en avril 1245, il arrive à Karakorum en juillet 1246. Il revient à Lyon en 1247, où Innocent IV le reçut avec les honneurs. Et il avait 65 ans ! «Sa description du monde mongol est rapportée avec détails et précisions». Michel Jan. Le voyage en Asie Centrale et au Tibet.

* 1271-1295 Voyage de Marco Polo. Le Devisement du Monde

* 1370-1405 Le turco-mongol Tamerlan, fondateur de la dynastie timouride. Il développe Samarcande, Boukhara, et Khiva en Ouzbékistan.

1299 - 1922 Le puissant empire Ottoman est le lien entre l'orient et l'occident.

* La route de la soie était à son apogée entre le 2^e et le 7^e s.

* En 1496 Constantinople ferme ses ports aux Vénitiens

* En 1536 François 1^{er} accorde à Lyon, le monopole du commerce de la soie. Les premiers canuts s'installent dans les quartiers de Saint-Georges et de Saint-Jean. Avant de s'installer plus tard sur les pentes de la Croix-Rousse.

* Au XV^e s. La route de la soie est progressivement abandonnée.

* Du XVII^e au XIX^e s. Âge d'or de la soierie à Tours, puis à Lyon.

* 1800 le lyonnais Joseph-Marie Jacquard (1762-1834) invente le métier à tisser qui porte son nom. Il permet ainsi à Lyon de prendre la place de leader en Europe.



* Vers 1850, la soierie constitue l'essentiel de l'activité économique de Lyon. 27000 tonnes de cocons frais. Puis hélas recul progressif du fait des hausses de salaires des canuts.

* XX^es Redécouverte de la Route de la soie par les récits et cartes de voyageurs-explorateurs : Aurel Stein, Sven Hedin, A. Grünwedel, Paul Pelliot, Ella Maillart, Etc...

* XX^e s. Les plus beaux sites étaient en piteux état, leurs abords sales et négligés. Sous l'impulsion de l'Unesco et des Etats, la plupart sont parfaitement restaurés, avec de belles perspectives, des cheminements et abords impeccables, sûrement mieux qu'à l'origine.

* XXI^es. Réouverture des pays de l'ex URSS au tourisme. Développement de l'hôtellerie, la restauration et les aéroports. Sécurité et fiabilité des voyages.

Et si c'était seulement un beau mythe ?

De l'influence de la mousson sur les routes maritimes. C'est grâce à la découverte des vents saisonniers et réguliers de mousson, par le marchand et pilote d'Alexandrie Hippalus, que les routes maritimes commencèrent à être utilisées avec des résultats économiques considérables. Ainsi à l'aller, la mousson d'été de S-O permettait de naviguer à travers l'Océan Indien depuis Oman jusqu'à la côte de Malabar et ensuite avec celle du S-E jusqu'en Chine. Au retour, ils revenaient avec la mousson du N-O jusqu'au détroit de Malacca. Ensuite la mousson du N-E les conduisaient depuis l'Inde dans la Golfe Persique.

Soyons réalistes. Pour certains historiens, ce qu'on a appelé, rétrospectivement "Route de la Soie", n'existe plus à partir du moment où les Portugais, ayant fait le tour de l'Afrique et doublé le Cap de Bonne Espérance, ont implanté des comptoirs dans les ports indiens. Les réseaux commerciaux par terre et par mer et les courants d'échanges en furent dévitalisés.

... et cités mythiques

Tant de livres, de guides, de récits d'écrivains, de voyageurs et d'explorateurs, ont été écrits sur la Route de la Soie. Je vais donc plutôt essayer de vous parler de quelques uns des plus beaux détours culturels et touristiques de la Route la Soie. Extraits de nos récents carnets de route.

La soie partait de Xian, l'ancienne capitale de la Chine

Les avis sont unanimes, Xian/ Chang'an l'ancienne capitale de l'Empire du Milieu était le point de départ de la Route de la Soie. L'intéressant et superbe musée d'histoire de Xian présente les différentes branches de la route. Xian fut sans doute autrefois la plus grande ville du monde avant Paris, Constantinople et bien d'autres. Un paysan, en creusant un puits, découvrit un jour la fabuleuse armée de soldats enterrés. On peut y voir, sous un immense hangar, 6000 soldats de terre cuite : cavaliers, archers, fantassins, cochers et les restes de leurs chars. Ce fut une des découvertes archéologique majeures du XX^e siècle. Depuis cette date, le site est le plus visité de Chine. Xian est peut-être la seule ville chinoise à posséder d'aussi impressionnants remparts. Sur ces imposantes fortifications se court chaque année un semi- marathon. Le quartier tout proche et animé des Ouïgours mérite le détour.

Agra, Jaisalmer et le Shakhawati mais aussi le Taj Mahal et les Palais des Mille et une nuits

Le Rajasthan. Cet état, grand comme la moitié de la France, est le plus touristique et le plus spectaculaire de l'Inde. Agra, Jaisalmer et le Shakhawati furent des lieux de passage des caravanes. Le Fort Rouge, la cité fantôme de Fatehpur Sikri, qui fût la capitale éphémère de l'Empire Moghol, et bien sûr le Taj Mahal, fabuleux mausolée de marbre blanc. Voilà les trois lieux à voir absolument à Agra.



Jaipur.
"Une grande ville rose, entièrement rose, du même rose
et semée des mêmes bouquets blancs,
ses maisons, ses remparts,
ses palais, ses temples, ses tours et miradors,
quel étonnant caprice de souverain !"
P. Loti

Les somptueux palais-forteresses des Mille et une Nuits de Jaisalmer , Udaipur, Jodpur, Jaipur et leurs fabuleux décors justifient un voyage au Rajasthan.

Nous voici au pays des Grand Moghols. «On dirait aujourd'hui un nom de vieux conte oriental, un nom de légende» S'exclame Pierre Loti dans son récit «L'Inde sans les anglais». Au nord-ouest, le Shakhawati était un lieu de passage des caravanes qui se dirigeaient vers les ports de

la mer d'Oman. C'était une des nombreuses branches secondaires de la route de la soie. Les havelis, palais-maison de grès rouge et de bois sculpté, des riches commerçants de l'époque tombent en ruine, mais ils méritent quand même le détour.

Jaisalmer trône au milieu du désert de Thar. Les caravanes qui venaient de l'Est et se dirigeaient vers l'Arabie, la Perse et l'Egypte passaient par cette cité aux fortifications impressionnantes. Les riches commerçants rivalisaient de talents pour construire de belles demeures aux balcons et fenêtres en pierre ajourée comme de la dentelle. Tandis que les jaïns, bâtissaient deux temples aux mille statues et décorations fantastiques... Puis les caravanes se firent plus rares et les riches commerçants émigrèrent vers des régions plus prometteuses, abandonnant, en l'état, leurs demeures et palais. Mais le climat sec les a préservés de l'oubli et certains commencent petit à petit à revivre. Nous sommes aussi dans une des régions les plus authentiques du pays. «Corvées d'eau, de bois, matin et soir, les femmes travaillent ici plus qu'ailleurs.» Paul Morand. Encore maintenant elles chargent des briques sur la charrette et portent d'énormes fagots sur la tête. Ici, bien plus qu'ailleurs, la gloire des souverains est au centre de l'attention, non la vie matérielle des peuples.

En visitant le Taj Mahal, se rappeler ce vers de Beaudelaire dans l'Invitation au Voyage : "Là, tout n'est qu'ordre et beauté". Découvrir le mausolée, pur joyau de marbre blanc aux panneaux incrustés de pierres semi-précieuses, d'arabesques florales, de dentelles de marbre et de versets du Coran est "le grand moment" du voyage ! Mais laissons plutôt la parole à Pierre Loti, dans son roman L'Inde (sans les anglais). "Si l'on s'approche ensuite, on distingue des arabesques adorablement délicates qui courent sur les murailles, soulignent les corniches, encadrent les portes, s'enroulent aux minarets, et qui sont de très minces et précises incrustations de marbre noir". [Voir ici notre reportage Rajasthan](#). Photo © JPD.

Samarcande, la Perle de l'Orient

Ce qui frappe immédiatement le voyageur à son arrivée à Samarcande, ce sont les larges avenues aux ombrages bienfaisants, les parcs et jardins agrémentés de bassins et fontaines. Les somptueuses perspectives architecturales qui entourent les impressionnants sites historiques. A aucun moment on imagine se trouver au milieu de steppes arides ! Cette ville, de 2500 ans, aussi ancienne que Rome ou Babylone, est absolument superbe et mérite amplement, par ses grands espaces et l'extravagance de ses monuments, son titre de Perle de l'Orient. Il n'est pas d'autre lieu en Asie Centrale qui ait d'équivalent. Au Reghistan, plus encore qu'ailleurs, nous apprécions à leur juste valeur ces lieux tant vantés dans les dépliants et les guides. L'ampleur du complexe, la grande hauteur des frontons des medersas, les somptueuses coupoles cannelées, les tourelles élancées, les entrelacs d'arabesques de majolique et de mosaïque, les murs peints en bleu lapis lazuli, les versets du Coran recouverts d'or, les immenses perspectives de jardins et jets d'eau, tout est beau. Cette ancienne place du marché est entourée de trois côtés par les majestueuses médersas d'Ouloug Beg (15° s.), de Chir Dor (17°s.) et de Tilia Kari (17°s.). Voilà bien le complexe le plus grandiose de l'art islamique ! Non loin de là, Eldor, le guide nous raconte que Tamerlan fit construire la mosquée de Bibi Khanoum parce qu'il était inconsolable du décès de sa première épouse. Dans le grand bazaar, très propre, à deux pas de là, nous nous sentons à l'aise au milieu d'une foule bigarrée.

Boukhara, la ville sainte de légende

Cette ville, au passé tumultueux d'invasions et de conquêtes, est une des mieux préservées d'Orient. Notre hôtel est installé dans l'ancienne maison d'un riche marchand juif, les chambres et la salle du petit déjeuner sont superbement décorées du stuc traditionnel. A deux pas de là, se trouve l'ancien complexe de Liab-i-Haouz où vit, autour des bassins et des "kafe", l'âme de l'Asie Centrale. A Boukhara, les monuments et curiosités sont concentrés dans la vieille ville et tout se visite à pied. Cette sainte possède un nombre incroyable de mosquées et médersas. Comme les médersas doubles, c'est-à-dire face à face, de Modar-i-Khan et d'Abdullah Khan. La mosquée Kalon, ou mosquée Juma du vendredi dont l'esplanade vaste comme un stade pouvait accueillir toute la ville ! Cette cité



sainte, fut un haut lieu de la science et de la force de l'islam.



Khiva, l'authentique

Cette ancienne ville, de commerce sur la route de la soie, avait des caravansérails et était un important marché aux esclaves. Dans cette région du Khorzem, il y avait selon la voyageuse Ella Maillart, environ 50000 esclaves et prisonniers de guerre ! A l'époque, la cruauté du khan de Kiva révoltait jusqu'aux khivites eux-mêmes ! Ce qui frappe en arrivant à Khiva c'est la compacité du site, environ 2 km x 1 km. On entre à pied dans la citadelle médiévale fortifiée entourée de hauts murs crénelés, par une porte fortifiée. Les ruelles sont étroites et sinueuses. Et au fur et à mesure de notre chemin nous découvrons les trésors de la cité. Le Kalta Minor est un énorme minaret inachevé, au cône tronqué, il est totalement recouvert de mosaïques. Le minaret de la mosquée Juma

est haut de 47 m, une belle performance architecturale à l'époque ! Du haut de cette immense tour, on découvre, au delà de l'oasis, le désert de Karakoum. Les intérieurs des palais sont saturés de motifs émaillés et de décorations époustouflantes qui reflètent bien tout l'art de cette région du Khorezm. Au milieu d'une cour s'élève une plateforme circulaire, haute de quelques marches, où le khan installait sa yourte pour l'hiver, car le palais était glacé. Rappelons que dans cette région les températures peuvent être extrêmes en chaud et froid. Le charme de Khiva réside dans son homogénéité. Cette ville musée, parfaitement intacte et restaurée, est comme figée dans le temps... Tout est calme et tranquille, on se croirait revenus plusieurs siècles en arrière.

Pétra, la cité caravanière cachée

Les historiens se perdent en conjectures sur l'origine de la richesse de Nabatéens, qui ont construit les formidables temples et monuments de Pétra. Dans cette région semi-désertique, de quoi pouvaient ils bien vivre, sinon du commerce et du passage des caravanes ? Dans son livre *La Route de la Soie*, Luce Boulnois, ingénieur de recherche au CNRS évoque, Pétra, comme lieu de passage des caravanes en transit entre vers la Mer Rouge et la Méditerranée. Puis le rôle de Pétra a diminué au profit de Palmyre, une oasis du désert de Syrie à 210 km au nord-est de Damas. Pétra, cachée au fond d'un étroit canyon le siq, est une des cités les plus incroyables qui soit. Comment ne pas être surpris, bluffé par ces innombrables monuments artistiquement ciselés en creux dans le granit et le grès des falaises ? Pétra est unique au monde. Le système ingénieux d'irrigation émerveillait les caravaniers. Mais la ville s'est effondrée à cause d'un tremblement de terre, le site est si immense, 70 km², qu'il reste largement assez de monuments. Et même en trois jours on ne peut pas tout voir.

Le désert voisin du Wadi Rum, où s'illustra Lawrence d'Arabie, époustoufle par tant de majesté minérale. Les hautes falaises brun foncé se détachent sur le sable rouge, et forment un labyrinthe, d'où il serait impossible de s'extraire sans un guide !

Un million de touristes viennent à Pétra chaque année ! Et la plupart d'entre eux va ensuite marcher et bivouaquer deux ou trois jours dans le Wadi Rum. Bien qu'il soit enclavé par des pays socialement et politiquement perturbés, le royaume hachémite est un pays calme et sûr.



Constantinople, était le terminus terrestre de la Route de la Soie



Byzance. C'est la continuité de Rome, la nouvelle Rome, mais avec le christianisme en plus. Sous l'empire byzantin, les églises remplacèrent les temples romains. Les plus beaux exemples de cette nouvelle religion furent érigés à Istanbul. Les empereurs romains, latins, grecs se succédèrent. L'empereur Justinien qui a régné pendant une partie de l'âge d'or de l'Empire Byzantin décida de faire bâtir Sainte Sophie. Constantinople. Mais un autre empire continua à modeler la ville, à savoir les Ottomans. Aucun dommage ne fut fait à Sainte Sophie. Les meilleurs architectes turcs, comme Mimar Sinan se surpassèrent pour que le monument soit préservé et renforcé. Il est encore intact de nos jours. *Photo © JPD*

Le sultan Mehmet II (Fâtiḥ le Conquérant) conquiert Constantinople en 1453. L'apogée de l'Empire ottoman se

situe en 1483. Une quarantaine de sultans, certains aux noms évocateurs se succèdent : Bayezid 1er (Bajazet), Selim 1er (le Terrible), Süleyman 1er (le législateur), Selim III (l'Inspiré), etc... Et pendant 450 ans, durant tout l'empire Ottoman, la ville s'embellit et fut dotée de magnifiques palais et mosquées.

Istanbul. Après la guerre de 14-18, la ville subit une occupation franco-anglaise. Puis Mustafa Kemal (Atatürk) obtint l'indépendance. Abolition du sultanat. La république turque fut proclamée en 1923, Ankara devint la capitale. Istanbul est nommée Capitale Européenne de la Culture en 2010. Les vénitiens avaient leur comptoir à Istanbul. Les gènois s'étaient installés, à Pera et les grecs à Samatya et Fener. Le quartier juif de Balat, était aussi appelé le ghetto. Istanbul, a de tout temps, été une des cités les plus maritimes du monde. Vingt quatre heures sur vingt quatre un nombre incroyable de cargos, tankers, navires de croisière passe le Bosphore de la mer de Marmara à la Mer Noire. Sans oublier les innombrables ferries, canots à moteur, bateaux taxis, cabin-cruisers, voiliers, chalutiers et barques de pêcheurs qui sillonnent incessamment le Bosphore. Cette ville bouillonnante de 15 millions d'habitants est un tourbillon incessant d'activités. Cosmopolite, elle se trouve au carrefour des civilisations et des cultures occidentales et orientales. Certes Ankara est désormais la capitale administrative, mais Istanbul est la vraie capitale économique et culturelle de la Turquie. Plus de détails sur Istanbul. Voir notre reportage sur Istanbul dans le numéro du printemps prochain.

Gênes, discrète mais efficace

La cité république de Gênes était une puissance maritime de tout premier plan. Elle fut aux XIV^e et XV^e siècles, l'un des deux terminus de la Route de la Soie, toujours en concurrence avec Venise. Après le traité de 1261 avec l'Empereur Byzantin Michel Paléologue, le rôle des Génois au Moyen-Orient devint plus substantiel ce qui permit une expansion en Mer Noire et en Asie Mineure où Gênes avait installé des comptoirs. A Constantinople, quartier de Galata, à Trébizonde, puis en Egypte à Alexandrie. Gênes avait ainsi pu créer des routes maritimes régulières vers l'Est. Les lourdes galères marchandes partaient en convois, les "mudae", protégées par des fines galères de guerre. A la différence de Venise, il s'agissait toujours d'entreprises privées organisées par l'aristocratie marchande de la cité. En s'alliant avec l'Espagne de Charles Quint, Gênes avait obtenu une souveraineté sur la Corse et la Sardaigne. Elle s'est ainsi assurée la maîtrise de la Méditerranée Occidentale. Ce qui lui a permis de créer des routes régulières vers l'Ouest : la Provence (Marseille, Aigues-Mortes), l'Espagne (Barcelone), le Portugal, les Flandres (Bruges) et l'Angleterre (Southampton). Le port Génois est ouvert sur la riche plaine du Pô et au delà la riche Allemagne. Gênes devient alors une cité-république riche de somptueuses demeures inscrites au patrimoine Mondial de l'Humanité de l'Unesco. Dans son excellent dossier La Via Della Seta, Elisa Gagliardi Mangilli précise : "Gênes assurait ainsi la maîtrise du commerce à courte distance, auparavant monopolisé par les businessmen locaux. Bien que sponsorisées par des pays plus puissants comme Aragon et la Provence, les villes de Barcelone et de Marseille avaient moins de fonds disponibles, un plus petit nombre de bateaux marchands et militaires et une organisation commerciale, un crédit et des assurances moins efficaces." Gênes a toujours été ouverte sur l'étranger, les byzantins et les musulmans au Moyen-Age, les espagnols et les nordiques à l'époque moderne. Les ateliers étaient très actifs, les marchés encombrés de foule. Et sur les pavés on parlait un langage utilitaire la "lingua franca", un langage utilitaire, mélange de Génois, Vénitien, Catalan, accompagné de mots Grecs, Turcs, Arabes, Occitans et Français. Pour les puristes, certains lieux de la cité sont en écho avec cette ancienne route de la soie : la Torre degli Embriaci, la Commenda di San Giovanni di Prè (Chiesa e Ospitale), le Palazzo San Giorgio, la Cattedrale, la Loggia degli Abati (dans le Palazzo Ducale) et la Via di Sottoripa. Bien plus tard, Gênes fut la ville de départ pour l'immigration massive italienne vers l'Amérique. *Photo, galérien attaché à son immense aviron.*



Venise l'empire maritime et la renommée

C'est ici qu'arrivait aussi la soie, avant d'être acheminée dans toute l'Europe. Venise a fondé du XIII^e au XVI^e siècle sa prospérité sur le commerce maritime. Les navires ronds et les galères à trois mats, voiles latines et deux cent rameurs, sillonnaient les mers. Et c'est à la Douane de Mer que les navires payaient les taxes. La République de Venise ne se contentait pas de percevoir des taxes, elle escortait par des vaisseaux de guerre, les convois les "mude". Ils allaient à dates régulières en Mer Noire, à Tana, sur le Don, à

Constantinople, à Beyrouth, à Alexandrie, en Italie du Sud et à Aigues-Mortes (dont le port était actif à l'époque). Et même parfois jusqu'en Angleterre ou en Belgique et aux Pays-Bas. L'Etat était fortement impliqué dans ce commerce maritime il fournissait parfois des galères marchandes par adjudications, organisait les convois, les défendait contre les pirates, il se créait de véritables sociétés et compagnies, les "colleganze". Il y avait même un arsenal où l'on construisait et entretenait les navires, fabriquait les canons, entreposait les armes et munitions. Cette marine de guerre, avait de redoutables galères cuirassées armées chacune d'une cinquantaine de canons, voire plus. Voir dans ce numéro notre reportage Venise, la puissance et la gloire.

*De quel royal éclat tu brillais, ô Venise !
Au temps où te peignait Paul Véronèse, assise
Sur un velours d'azur, tenant un sceptre d'or !
A. Von Platen, Venise*

Les vénitiens qui avaient un sens aigu du commerce maritime, ils ont même transporté les croisés vers Saint-Jean d'Acre, puis ils continuaient sur Jerusalem et les pèlerins musulmans vers Alexandrie afin qu'ils rejoignent La Mecque ! Venise avait des comptoirs un peu partout en méditerranée. C'est ainsi que forte de son trafic elle obtint un certain nombre de privilèges, dont la facilité de créer un vaste quartier dans Constantinople, comme le firent aussi les Génois. Ils obtinrent l'exemption de taxes, ainsi que des droits dans les îles. Ceci facilita le commerce maritime et permit ainsi une sorte de contrôle des échanges Méditerranée et Mer Noire. Venise à son apogée possédait avec ses escales, bases, points d'appui, comptoirs et aussi ses recteurs, gouverneurs locaux et consuls, un très vaste empire maritime. De Venise la soie et les autres produits de luxe légers, comme les épices, remontaient la vallée du Pô, la vallée d'Aoste, ou passent par les cols des Alpes Grand et Petit Saint-Bernard et autres cols en direction de Bâle, Zürich, Cologne, Anvers, Augsbourg, Nuremberg, Vienne et Prague. Mais dans tous les cas le transit se faisait à Venise. Tant de belles pages ont été écrites sur Venise, par les plus grands écrivains, Michel Butor, Lord Byron, Casanova, Théophile Gautier, Goethe, Goldoni, E. Hemingway, Thomas Mann, Paul Morand, Marcel Proust, Jean-Jacques Rousseau, George Sand, A. de Musset, Chateaubriand, Jean-Paul Sartre, Philippe Sollers, Hyppolite Taine et bien d'autres... Que je me bornerais à ne citer que quelques lieux incontournables de Venise. A suivre...