



Sur la route de la soie du Pakistan au Turkestan

(Partie 1)

Pont suspendu au dessus de la rivière Hunza près de Gilgit

4 La route de la soie est une des légendaires voies commerciales. Elle était le seul lien entre l'Occident et la Chine depuis l'antiquité jusqu'à la découverte des voies maritimes. Marco Polo fut le premier à en parler. Pourtant, quand le vénitien la parcourut il y a 700 ans, cette route des caravanes avait déjà connu son apogée longtemps auparavant et n'allait pas tarder à tomber dans l'oubli.

De tout temps, les grandes voies de communication entre l'"Empire du Milieu" et l'Ouest ont traversé le Sinkiang et le Kansu. L'ancienne route de la soie empruntait divers tracés pour relier la Chine à la Méditerranée. Elle commençait à Xi-an, dans l'Ouest de la Chine centrale, passait par Jia-yu-guan (où l'on peut encore admirer les sections occidentales de la grande muraille dans le désert de Gobi) et par Dunhuang (connue pour les grottes de Magao). Elle se divisait alors en deux. Une branche se dirigeait vers le Sud via le Khotan, l'autre vers le Nord, par Turfan et le bassin du Tarim, gagnait Kachgar. Elle grimpeait ensuite sur les hauteurs du Kun-Lun et du

Pamir pour atteindre le Nord de l'Inde, la Perse, traverser le Moyen-Orient puis aboutir en Europe.

Déjà 200 ans av. J-C. des contacts existaient entre la dynastie Han et les romains. Pline l'Ancien raconte ainsi que des marchands orientaux exposaient le long des fleuves leurs marchandises, surtout de la soie, qu'ils échangeaient



La vallée de Hunza en été, au pied des montagnes de 7800 m d'altitude

contre d'autres. On les appelait les "sires" (hommes de la soie) et leurs manières passaient pour douces et paisibles.

Dès le 2ème siècle après J.-C., de vagues contacts diplomatiques avaient été tissés. On connaissait les pommes chinoises et la répulsion des sires pour les produits laitiers. On avait même entendu parler de la grande muraille de Chine. Dès le VIIème siècle, la vie à la Cour impériale de Peking était connue. Plus tard, vers 1270, Marco Polo s'est peut-être arrêté en Chine. Les premiers vénitiens qui se rendirent à la Cour impériale chinoise parlèrent à leur retour de tant de richesses qu'ils ne furent pas crus.

Pour autant que l'on puisse l'estimer aujourd'hui, le transport de marchandises à dos de chameaux de Chine à la Méditerranée devait durer neuf mois au moins. Il était nécessaire de transborder les ballots et d'échanger les chameaux à chaque arrêt dans des caravansérails, où l'on se reposait et engageait des guides pour l'étape suivante. Les voyages étaient très risqués et dangereux. La marchandise en était d'autant plus chère: soie, perles, porcelaine, objets en laque, sculptures, peinture sur rouleaux, épices, fourrures rares du Pamir et de nombreuses autres choses. Des inventions comme le papier et le compas suivirent ce chemin également. Dans le sens inverse, le bouddhisme et plus tard l'islam entamèrent la conquête de l'Orient. La route de la soie relia aussi les principaux centres de nouage du Turkestan oriental, de Khotan, de Yarkand, de Kachgar au marché de Samarcande d'où les

tapis partaient pour l'Occident. Les dessins des tapis se répandaient dans les deux sens.

Avec l'ouverture des routes par mer en direction des Indes puis de l'Extrême Orient, la route de la soie perdit rapidement de son importance en tant que voie commerciale. Des royaumes mystérieux établis sur son chemin déclinèrent puis disparurent. Pourtant, aujourd'hui encore, on rencontre dans le désert de Gobi des caravanes de plus de 50 bêtes transportant des marchandises qui ne sont pas urgentes comme des céréales et des matériaux de construction. Les caravaniers arrivent encore à en vivre.

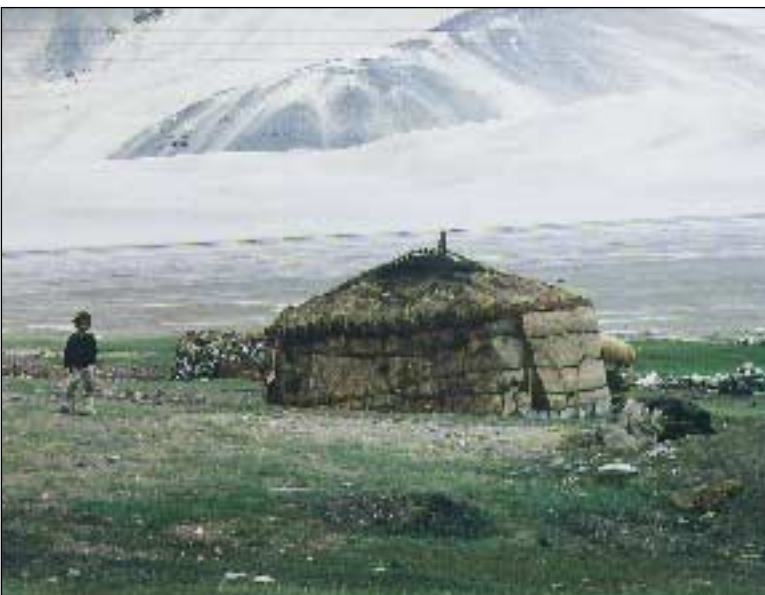
Au début du XXème siècle, on se souvint



Marché de chevaux à Kachgar

de cette ancienne voie de communication et l'intérêt renaquit pour ses richesses culturelles et sacrées. La guerre frontalière entre l'Inde et la Chine (1960-1961) lui donna une importance stratégique évidente à défaut d'économique. Le Pakistan et la Chine construisirent ainsi la nouvelle route du Karakorum (la Karakorum Highway, KKH) ouverte à la circulation civile en 1980. Une belle aventure pour ceux qui veulent la parcourir. (suite dans le prochain numéro)

Texte et photos: Philippe Grossniklaus



Vie des nomades près de Toxkorgan (Chine)