



Les marchands sogdiens n'ont pas seulement contribué à l'importation de la soie chinoise en Occident; ils ont aussi, à l'instar d'autres peuples centrasiatiques, comme les Ouighours ou les Tokhariens, participé à la reformulation du canon bouddhique avant son adoption par les Chinois. Les descendants de Gengis Khan n'ont pas seulement adopté la langue turque; ils sont aussi passés au persan et ont établi la culture persane dans l'Inde du nord. Les Grecs nourris d'Aristote n'ont pas seulement rencontré à Aï Khanoum, dans l'actuel Afghanistan, les peuples de la steppe; ils ont aussi laissé des traces dans les textes zoroastriens de la Perse. Les cinéastes russes réfugiés à Tachkent dans les années 1940 n'ont pas seulement apporté à l'Ouzbékistan des techniques nouvelles; ils ont enrichi le cinéma soviétique de motifs centrasiatiques... La Route de la soie, cette invention du XIX^e siècle, nous invite à aborder l'histoire du monde sans préjugés européocentristes.

L'Asie centrale : lieu mythique, creuset exceptionnel d'influences lointaines, où les religions, les mœurs, les arts et les techniques se sont trouvés inextricablement mêlés. Ses territoires recouvrent l'ensemble des anciennes républiques soviétiques centrasiatiques et les territoires avoisinants du Xinjiang, de la Mongolie, de l'Afghanistan, de l'Iran, de l'Azerbaïdjan et de la Turquie. Ils offrent tous une stratification extrêmement complexe de transferts culturels aussi bien synchroniques que diachroniques.

Un voyage dans le temps, à la rencontre de peuples et de civilisations qui se sont illustrés par une production artistique d'une richesse inouïe. Et la première synthèse accessible en français sur cette aire culturelle qui a depuis des siècles fasciné voyageurs et savants.

Michel Espagne, historien, directeur du laboratoire TransferS (ENS-Collège de France-CNRS), **Svetlana Gorshenina**, historienne (Fonds national suisse de la recherche scientifique, Université de Lausanne), **Frantz Grenet**, archéologue, professeur au Collège de France, **Shahin Mustafayev**, historien (Académie des sciences de l'Azerbaïdjan), et **Claude Rapin**, archéologue, directeur de la Mission archéologique franco-ouzbèke de Sogdiane (AOROC, UMR8546, CNRS-ENS), ont réuni une quarantaine de chercheurs de renommée internationale pour composer cet ouvrage.

32 €
ISBN 978-2-36358-193-8



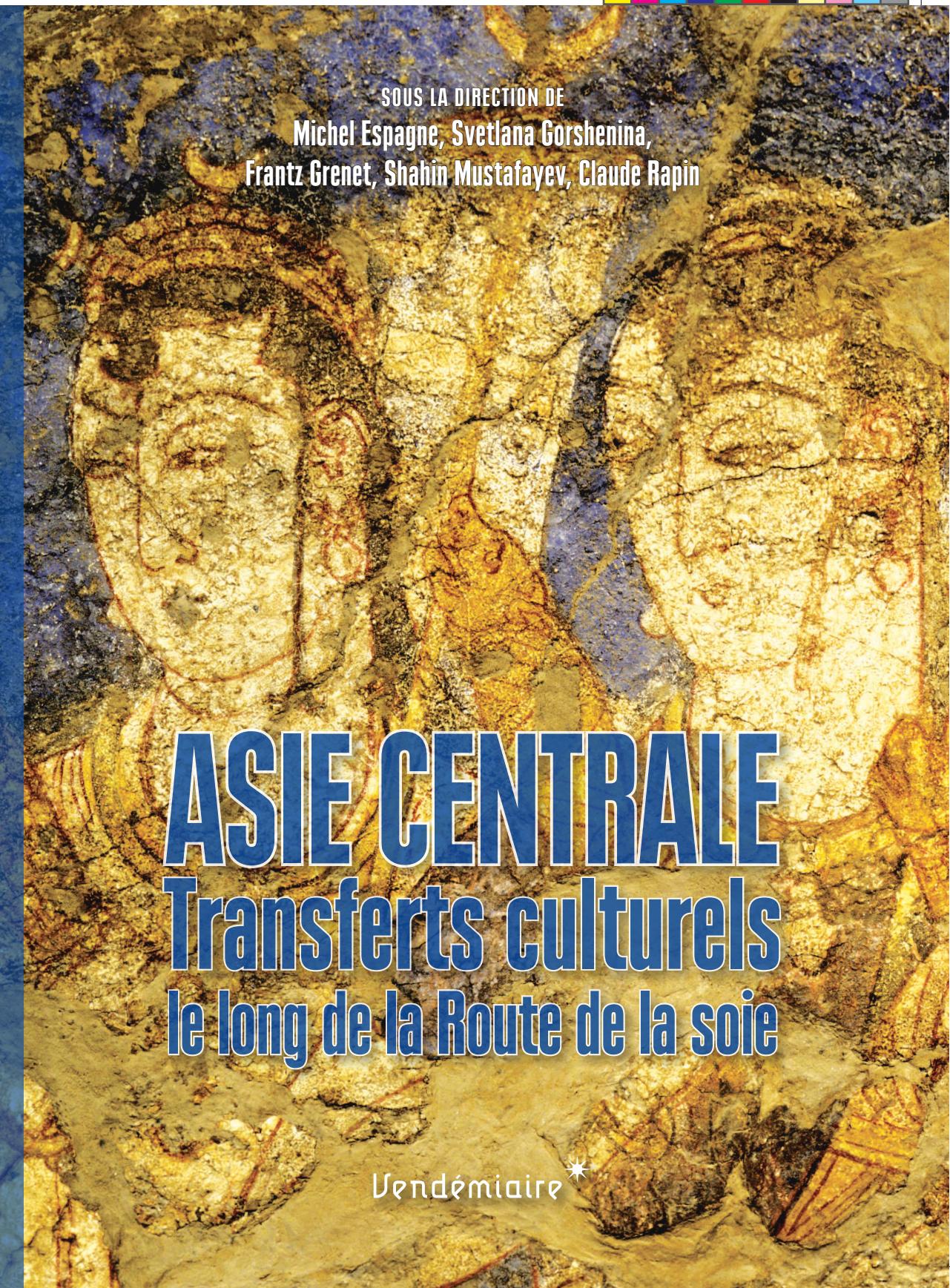
9 782363 581938

IICAS UNESCO
INTERNATIONAL INSTITUTE
FOR CENTRAL ASIA STUDIES

ASIE CENTRALE

SOUS LA DIRECTION DE
Michel Espagne
Svetlana Gorshenina
Frantz Grenet
Shahin Mustafayev
Claude Rapin

SOUS LA DIRECTION DE
Michel Espagne, Svetlana Gorshenina,
Frantz Grenet, Shahin Mustafayev, Claude Rapin



ASIE CENTRALE

sous la direction de
Michel Espagne, Svetlana Gorshenina,
Frantz Grenet, Shahin Mustafayev et Claude Rapin

ASIE CENTRALE

TRANSFERTS CULTURELS

LE LONG DE LA ROUTE DE LA SOIE

En couverture :

Art sogdien. Fragment de peinture murale provenant de Pendjikent, Tadjikistan,
VIII^e siècle ap. J.-C. Saint-Pétersbourg, musée de l'Ermitage
© DeAgostini/Leemage.

Couverture, conception et composition

Henri-François Serres Cousiné

Cartographie

Corédoc

© Vendémiaire 2016

Toute reproduction ou représentation
intégrale ou partielle, par quelque procédé
que ce soit, du texte contenu dans le présent
ouvrage, et qui est la propriété de l'Éditeur,
est strictement interdite.

Diffusion-Distribution

Harmonia Mundi livre

ISBN 978-2-36358-193-8

Éditions Vendémiaire

155, rue de Belleville 75019 Paris

www.editions-vendemiaire.com

Vendémiaire*

Cet ouvrage a été publié avec le soutien du laboratoire d'excellence TransferS
(programme Investissements d'avenir ANR-10-IDEX-0001-02 PSL* et
ANR-10-LABX-0099) et de l'International Institute for Central Asia Studies
(IICAS) à Samarkand, Ouzbékistan.

Les éditeurs tiennent également à remercier le Fonds national suisse de la
recherche scientifique (FNS) et le Collège de France.

Tanlangan asarlar. Našrga tajerlovčilar, suzboši, izoh va lugat mualliflari: Ulugbek Dolimov, Nurboj Žabborov, Tachkent, «Ma”navijat», 2005.

35. Sur le problème des rapports à l'innovation liée à l'apparition au Turkestan des Russes, cf. en particulier : M. Junus h'adjab. M. Amin-H'adja (Ta'ib), *Tuhfa-ji Ta'ib*, B. M. Babadžanov, Š. H. Vahidov, H. Komatsu (eds.), Central Asian Research Series, n° 6, Tachkent-Tokyo, Islamic Area Studies Project, 2002.

36. À ce sujet, en conformité de l'imprimerie chez les musulmans de Russie cf. : A. B. Halidov, «Arabskoe knigopečatanie v Rossii», *U vremenii v plenu. Pamjati Sergeja Sergeeviča Cel'nikera*, Moscou, Izdatel'skaja firma «Vostočnaja literatura», 2000, p. 138-147, ici p. 139.

37. Al-Islah, «Muhtaram al-Isloh mažallasining 19-nči numirinda Mullo Šokir Aliboj ugli tarafindan surodmış savolga žavob», *Al-Islah. Musul'man şkij žurnal*, Tachkent, dj, n°21, p. 645-650, ici p. 645-646.

SVETLANA GORSHENINA*

Fonds national suisse de la recherche scientifique (FNS), Universités de Lausanne et de Manchester

Le mythe du Transcaspien, ou comment l'administration coloniale russe a façonné le regard des étrangers

Quelques-uns des Français invités par le général Annenkoff à l'inauguration du chemin de fer de Samarkand sont rentrés à Paris. Ces heureux voyageurs ont traversé l'Europe, toute la Russie méridionale, le Caucase, la mer Caspienne, ont passé par Merv et Bokhara, ont inauguré la gare de Samarkand, éclairée à la lumière électrique, visité le tombeau de Tamerlan et exécuté beaucoup d'autres fantaisies géographiques, et, finalement, ils sont revenus sur le boulevard parisien, tout cela en 44 jours.
Feuille d'avis de Neuchâtel et du vignoble neuchâtelois, 29 juin 1888, p. 4.

But [...] I have seen/ Afrasiab's cities only, Samarkand,/ Bokhara, and lone Khiva in the waste,/ And the black Toorkraun tents ; and only drunk/ The desert rivers, Moorghub and Tejend,/ Kohik [Zeravshan], and where the Kalmuks feed their sheep,/ The Northern Sir; and the great Oxus stream,/ The yellow Oxus.
Matthew Arnold, *Sohrab and Ruslant*, 1905, d'après Curzon, 1889, p. 105.

Malgré une timide ouverture à l'aube du XIX^e siècle, les Occidentaux ne peuvent réellement accéder au Turkestan occidental qu'après sa soumission à la Russie dans les années 1860-1880, et surtout lorsque le chemin de fer Transcaspien commence à relier de manière stable la région au centre de l'empire (fig. 1). Les étapes initiales de la construction de cette ligne, de 1880 à 1888, n'ont jamais été omises dans les histoires de l'Asie centrale russe¹. Dès son lancement, cette réalisation industrielle a

été analysée à tous les niveaux – militaire, diplomatique, scientifique, technique ou littéraire – en rapport avec les projets des puissances occidentales et à la lumière des transformations socio-politiques qui ont bouleversé le Turkestan durant la modernisation forcée qui lui a été imposée. Les historiens d'horizons divers n'ont rien négligé, que ce soit dans la reconstitution des étapes de ce « chantier du siècle », dans les apports de personnages-clés comme le général Mikhaïl N. Annenkov (1835-1899)², ou dans les réflexions relatives aux réactions des « indigènes » qui ont vu le train comme un *Šaitan araba*, le « véhicule de Satan »³.

Cependant, le rôle du Transcaspien dans la cristallisation des représentations du Turkestan en Russie et dans le monde n'a pratiquement pas été abordé, même si les chercheurs ont commencé à se pencher sur la réception des effets engendrés par cette construction au sein des élites politiques, militaires et diplomatiques françaises⁴. C'est cet aspect, précisément, qui sera analysé dans le présent article, dans la mesure où il offre également un point de vue intéressant sur la problématique plus globale du transfert des pratiques coloniales entre les élites des puissances politiques, ce transfert se déroulant conformément au principe du mimétisme tout en suivant la logique interne classique des situations coloniales⁵.

UNE STANDARDISATION DES IMPRESSIONS

Opter pour un nouvel itinéraire

Alors que pendant les travaux cette réalisation avait été considérée comme impossible aussi bien en Europe qu'en Russie, les premiers témoignages directs débordent d'enthousiasme, surtout à l'égard d'Annenkov auquel on doit d'avoir accompli la construction du Transcaspien :

« Si bien et si vite, que dans son pays, où, d'habitude, les choses attendent longtemps avant d'être exécutées et menées à bonne fin, beaucoup de ses compatriotes nous demandaient encore, à notre arrivée à Saint-Pétersbourg, si le chemin de fer existait réellement et s'il marchait bien, si c'était un chemin de fer comme les autres ou simplement un jouet d'enfant. Et ils paraissaient tout étonnés quand nous leur confirmions les résultats énoncés par les journaux : le passage de l'Amou Darya, la prochaine arrivée d'une locomotive à Bokhara, l'inauguration impatiemment attendue et si prochaine de la gare de Samarcande⁶. »

Tandis que depuis l'Occident on le considère encore tantôt comme une « merveille », tantôt comme rien d'autre qu'une « pure fable »⁷ c'est pour ce chemin de fer que les voyageurs finissent désormais par opter dans leur grande majorité lorsqu'ils organisent leur visite de l'Asie centrale.

Les raisons qui les attirent vers la construction du général Annenkov sont nombreuses. Le gain de temps, avant tout, est considérable : dans l'année qui suit l'inauguration de la voie ferrée, la durée du voyage de Saint-Pétersbourg à Samarkand par Tiflis et Bakou passe à seulement sept jours et demi (dans le meilleur des cas)⁸, tandis qu'auparavant il fallait vingt-cinq jours rien que pour la distance Orenbourg-Tachkent par l'ancienne route postale à travers la steppe⁹. Ce contraste entre la route caravanière et la voie ferrée a été reproduit par exemple comme symbole du Turkestan sur la médaille commémorative dessinée par le médaillier I. A. Gebhardt (Gebhardt) pour l'Exposition centrasiatique de 1891 à Moscou (fig. 2)¹⁰. La réduction de la durée va de pair avec la régularité des trains¹¹ et leur confort¹². Ensuite, le Transcaspien garantit une meilleure sécurité : on n'a plus à craindre les modifications significatives de parcours découlant des situations imprévues de toutes sortes, tant climatiques qu'humaines, qui pouvaient toujours survenir avec les plus vulnérables caravanes de chameaux ou les escortes de cavaliers. Le sentiment de sécurité est tel que les voyageurs n'abordent généralement pas la question des dangers liés aux « tribus errantes », sauf sous la forme de sous-entendus rappelant qu'il s'agit d'un « pays dans lequel un Européen ne pouvait, sous peine de mort assurée, s'aventurer, il y a dix ans »¹³. À ces avantages il faut en outre ajouter l'importante économie financière représentée par ce moyen de locomotion avec, en 1889, un tarif de seulement 80 francs pour la totalité du trajet¹⁴.

Le constat est évident : la mise en exploitation du chemin de fer ne pouvait que bouleverser très rapidement et radicalement la manière de se déplacer dans la région, tant pour les personnes que pour les biens. « Actuellement – s'exaltent les observateurs occidentaux en 1888 –, le chemin de fer transcaspien, c'est la Province transcaspienne elle-même comme le Nil est l'Égypte »¹⁵.

Par conséquent, dès le moment où les itinéraires traditionnels sont abandonnés et que l'exploration de l'Asie centrale ne se déroule pratiquement plus que le long de la voie ferrée après l'obligatoire traversée de la Caspienne, le voyage au Turkestan russe, apprivoisé et réduit à des itinéraires unifiés, perd rapidement son teint hasardeux et romantique. Sur les 1 440 km environ que couvre la distance d'Ouzoun-Ata à Samarkand, les récits des Occidentaux sont rythmés par les spécificités du chemin de fer de la région. Depuis les wagons, le regard porté sur cette nouvelle colonie du tsar suit invariablement l'ordre dicté par les rails, au rythme d'un train à la vapeur avançant à travers les sables à la vitesse de 25-40 km à l'heure, s'attardant toujours sur les mêmes paysages, les mêmes villes, les mêmes monuments, les mêmes sites archéologiques, observant les mêmes scènes récurrentes, glissant hâtivement sur les visages des mêmes habitants dont la vie peut être reconstituée en pointillé d'un récit à l'autre (fig. 3). Ainsi, les observations des militaires, des nobles et autres notables, des scientifiques et même des écoliers se répètent les unes après les autres avec de légères modifications¹⁶.

Lord George Nathaniel Curzon (1859-1925), le plus critique des auteurs analysés dans cet article, permet de brosser, pour cette époque précise¹⁷, le portrait du voyageur idéal qui arrive en Asie centrale comme un Ulysse, excité par l'attente de découvrir sur place des merveilles comme les bazars de Boukhara, ou, à Samarkand, la pierre d'intronisation et la sépulture de Tamerlan. Il ne peut regarder sans émotion l'Oxus, qui «comme l'Euphrate et le Gange, roule sa charge majestueuse depuis des temps immémoriaux à travers les légendes et les annales de l'Est», ni s'empêcher de voir «dans un Turkoman du désert ou dans un Tartar enturbanné du khanat un type original de l'humanité». Terrassé par trop de «merveilles», mais pas nécessairement par leur beauté, il est déchiré entre les contrastes de ces pays inscrits dans un paysage surprenant de montagnes enneigées, de plaines sans fin, d'une mer sans rivage de sable et parsemée d'ilots de rare verdure: «la vicissitude alterne [ici] avec la grandeur et la tristesse», «le labeur sédentaire [avec] la liberté vagabonde du désert», «des villes densément peuplées [avec] des tentes de feutre»; «les grands fleuves périssent dans les marais et marécages». «L'amant de l'histoire ancienne peut se promener sur les traces d'Alexandre ou [...] de Gengis Khan torride; comparer Hérodote et Marco Polo aux faits [observés]; rechercher une relique de la civilisation européenne perdue des royaumes bactrien ou sogdien, ou de la magnificence elle aussi disparue du Grand Mogol». En même temps, il profite de «l'opportunité de renouveler sur place sa connaissance des étapes successives» de l'avancée des légions du tsar blanc vers le cœur de l'Asie. «Devant ses yeux, — conclut Curzon en indiquant la clé de son excitation —, les sables d'une époque expirante s'envoient et le sablier du destin se renverse de nouveau».

Le critique britannique laisse cependant de côté le fait que les impressions de ce voyageur-type reposent sur un mélange de mauvaises connaissances de l'histoire de l'Asie centrale, d'idées reçues (qui incluent à l'époque les théories raciales et civilisationnistes) et d'opinions générées par la propagande de l'administration coloniale russe qui, ensemble, déterminent le regard occidental porté sur le Turkestan russe.

Stratigraphie des informations

Cette image-type du Turkestan russe va perdurer jusqu'en 1917. Un des moments-clés durant lequel cette image se forme se situe dans les années 1886-1889 quand le train arrive à la gare de Samarkand qui devient ainsi et définitivement une des destinations principales de tous les voyages au Turkestan russe, ce but couronnant l'ensemble du Transcaspien.

C'est à partir de cet événement que les anciennes publications «de référence» commencent à s'estomper progressivement. Les œuvres qui, comme celles de Nikolaj Khanykov (1822-1878), d'Arminius Vambéry (1832-1913) et d'Eugène Schuyler (1840-1890), ont été rédigées juste avant la conquête ou durant les premières années du

gouvernorat du Turkestan constituent des «classiques» qui permettent de reconstituer les derniers moments de l'époque précoloniale et les débuts de la présence russe dans la région. Leur statut est ébranlé par l'avènement du Transcaspien: les Occidentaux partant en Asie centrale ne retiennent généralement que les passages qui parlent des endroits par lesquels passe désormais la voie ferrée. Les épisodes des «ex-textes classiques» liés aux itinéraires caravaniers ou à l'ancienne route postale Orenbourg-Tachkent ne sont cités que pour comparer le passé et le présent dans le but de souligner les avantages du chemin de fer. L'économie de temps, particulièrement impressionnante, que permet la traversée de l'Asie centrale «à la vapeur» par rapport aux routes traditionnelles est calculée et répétée de manière immoderée¹⁸ (*supra*).

Cependant, les anciens témoignages ne disparaissent pas aussitôt, mais se mêlent dans des proportions variables aux nouveaux renseignements. Par exemple, Samarkand garde sa position de ville la plus attrayante pour les touristes: en suivant des clichés dont les racines remontent à la fin de l'époque précoloniale et évoquant toujours les mêmes Marco Polo (1254-1324) et Ruy Gonzales de Clavijo (d. 1412), les observateurs distinguent de plus en plus la «nouvelle ville européenne» «digne de toute l'admiration», car c'est un véritable parc plein de villas, de l'*«ancienne ville indigène»*, «repoussante et infecte», où se cachent les «magnifiques constructions timourides» qui ont besoin d'*«être sauvées d'urgence»*¹⁹.

La stratigraphie des informations devient alors très compliquée, surtout parce que celles que fournit l'ensemble des voyageurs-contemporains sont toujours présentées comme «véridiques», alors que la tendance générale est de mythologiser les pays parcourus à travers un résumé de publications préalablement lues et d'anecdotes entendues sur place. De plus, migrant d'une publication à l'autre et repris à des niveaux divers, ces renseignements — souvent accompagnés d'images — acquièrent définitivement le statut d'une évidence ou même d'un dogme, même s'ils ne servent qu'à construire un mythe. Un des exemples les plus frappants où l'on voit les voyageurs occidentaux fabriquer des légendes avec la participation de l'administration coloniale russe est la pierre Kok-taš dont l'identité se transforme progressivement en soi-disant pierre d'intronisation de Tamerlan²⁰.

Le poids des précurseurs directs est tel que leurs informations forment non seulement les points de vue en aiguisant le regard vers certains aspects prédéfinis, mais définissent également les itinéraires de certains de leurs successeurs. Léon de Beylié (*infra*), par exemple, prend la décision de ne pas visiter Boukhara et de se limiter à Kagan, station du Transcaspien située à 12 km de la ville historique, car cette ville n'a pas suffisamment séduit Arminius Vambéry, Napoléon Ney et Eugène-Melchior de Vogüé (*infra*) et surtout parce que l'émir — le principal attrait pour tous les voyageurs européens avides de recevoir ses cadeaux somptueux — est absent au moment de

son voyage («Boukhara sans Émir ne valait pas ce gros sacrifice»)²¹. Afin de rétablir l'équilibre, soulignons qu'au même moment Curzon échappe à ces idées reçues et définit Boukhara, qu'il visite, comme la ville la plus intéressante de l'Asie²².

Textes choisis pour une lecture croisée

Le mécanisme de cette standardisation des impressions occidentales et de leur dépendance de l'agenda politique peut être reconstitué à travers la lecture croisée des récits des voyageurs français et britanniques et du roman d'aventures de Jules Verne qui seront confrontés à la vision des Russes, maîtres du lieu à cette époque. Accessoirement, les textes choisis seront complétés par d'autres observations de l'époque, que l'on citera de manière plus fragmentaire.

Ces textes sont tous étroitement liés à la construction, à l'inauguration et aux premières années de fonctionnement du Transcaspien. Ils résultent des observations faites par les personnes qui ont été officiellement invitées à ces événements ou par des voyageurs indépendants (qui peuvent avoir parfois été frustrés de ne pas avoir été reconnus en tant qu'officiels), russophiles ou russophobes, connaisseurs de la région ou totalement étrangers au Turkestan.

Le premier groupe de textes, parus avant l'arrivée du chemin de fer à Samarkand, est surtout constitué par les travaux issus de la plume d'Edgar Boulangier (1850-1899), ingénieur du ministère français des Travaux publics²³. Ayant à peine terminé l'expertise des problèmes de la ligne de chemin de fer transsaharien de l'Afrique française (1885), Boulangier se rend en 1886 au Turkestan russe avec pour mission d'étudier la construction du Transcaspien (cette expérience pouvant servir au Soudan), puis, en 1890, en Sibérie où l'administration russe lance la construction du Transsibérien²⁴. Malgré son caractère technique, son rapport est réédité plusieurs fois en France et devient finalement une œuvre-clé de l'histoire de la construction du Transcaspien d'où ses successeurs puisent sans remords d'innombrables renseignements historiques, détails techniques et illustrations.

Cette source peut être complétée par les observations du comte Armand Pierre de Cholet (1864-1924), jeune et brillant lieutenant envoyé en Asie centrale en mission de renseignement en 1887-1888²⁵. À la différence de celles de Boulangier, ses observations sont cependant considérées comme superficielles par certains de ses contemporains, car trop semblables à un roman d'aventures personnelles²⁶; ceci n'empêche toutefois pas de le citer souvent sur la base du fait qu'il serait la première personne à avoir longé «toute la frontière depuis la Perse jusqu'aux rives du Mourgab et [avoir suivi] jusqu'en Afghanistan les deux grands chemins d'Hérat et des Indes : les vallées du Tedjend et du Mourgab»²⁷.

Le deuxième groupe de textes est représenté par les publications des officiels invités par Annenkov à Samarkand en 1888 pour l'inauguration du Transcaspien. Parmi

les représentants officiels de la France à cette fête figure notamment Napoléon-Paul Ney (1849-1900), petit-fils du maréchal du même nom et président du Racing-Club de Paris, un habitué des salons mondains qui, un an auparavant, a assisté avec le même statut à l'inauguration de la statue de la Liberté à New-York²⁸. Sans avoir été réédité, son livre – qu'il a écrit sur le vif au lendemain du voyage – a été largement diffusé en France grâce, sûrement, à la manière qu'a eue l'auteur de raconter ses impressions et à l'abondance de détails amusants, d'anecdotes et d'ouï-dire. Le public mondain de Paris non seulement est convaincu de la réalité de cette voie ferrée, mais est surtout renforcé dans le désir de visiter Samarkand, la «Venise la belle» de l'Asie russe²⁹.

Les impressions de Ney sont atténuées par celles de George Dobson, un journaliste russophile convaincu, installé depuis plusieurs années en Russie en tant que correspondant du quotidien britannique *The Times*. S'étant associé de lui-même à la délégation française, Dobson arrive à Samarkand juste après la fin des festivités, mais se présente lui-même comme le premier Britannique ayant été admis sur la totalité du Transcaspien³⁰. Ses lettres, publiées d'abord en août-octobre 1888 dans le *Times*, ont été ensuite complétées et réunies sous la forme d'un livre ; elles constituent jusqu'à nos jours une source historique majeure et sont à ce titre comparables au principal ouvrage d'analyses publié en anglais par Eugène Schuyler (1840-1890), un diplomate américain qui a visité le Turkestan en 1873.

Le troisième groupe de publications est représenté par deux voyageurs parvenus à Samarkand quelques mois après les festivités de l'inauguration. Le premier, Léon de Beylié (1849-1910), un général passionné d'archéologie et connu grâce à son service en Indochine³¹, parvient au Turkestan en juin-juillet 1888, tandis que le second, George Nathaniel Curzon (1859-1925), futur vice-roi de l'Inde³² (1899-1905), vient en septembre-octobre de la même année. Alors que Beylié voyage sur son propre compte, les étrangers invités dans un «but publicitaire» par Annenkov connaissent d'excellentes conditions de voyage dans un train spécialement aménagé à cet effet par l'ingénieur en chef du Caucase Slatkovskij³³. L'ouvrage de Beylié forme un contraste frappant avec l'analyse de Curzon, leurs textes s'adressant à un public complètement différent. Le premier, de caractère plutôt intime, est publié à Grenoble à 300 exemplaires et n'est jamais mis dans le commerce, tandis que le second est préparé par son auteur comme une «véritable» et «objective» encyclopédie du Turkestan à l'usage de tous, des hommes politiques aux lecteurs de base : composé à partir de lettres écrites sur le vif et publiées de novembre 1888 à janvier 1889 dans le quotidien *Manchester Courier*, ce livre «holiste» de Curzon traite toutes les questions, de la politique et de la géographie aux conseils vestimentaires et hygiéniques à destination des futurs voyageurs³⁴. Alors qu'il ne connaît rien au Turkestan russe, Beylié reproduit aveuglément les données de ses prédécesseurs qu'il nomme en partie explicitement, notamment l'érudit et

géographe Elisée Reclus (1830-1905), dont les considérations centrasiatiques remontent en grande partie à des sources russes (comme, entre autres, le médecin militaire Oskar Heyfelder), ainsi que Boulangier et Ney, cités plus haut. En revanche, Curzon se vante de réunir toute l'information disponible (surtout les données russes publiées) et d'en tirer une analyse critique échappant aux «classiques» des anglophones comme les relations de Joseph Wolft et d'Arminius Vambéry³⁵; preuve en est, à la fin du livre, la bibliographie très détaillée qu'il a élaborée avec l'assistance du bibliothécaire du British Museum G. K. Fortescue.

Le rôle joué par l'ensemble de ces publications dans l'élaboration des clichés est mesurable à la lecture d'un ouvrage qui sera présenté ici en tant que représentant d'un quatrième groupe de sources : le roman de Jules Verne, *Claudius Bombarnac*³⁶. Consacrée aux aventures d'un intrépide reporter envoyé en Asie par le journal *Le XX^e siècle*, la narration se développe le long du chemin de fer censé relier le Caucase à Pékin³⁷. Fortement marqué par l'empreinte des publications précédentes, par un ton arrogant et des conclusions hâtives, le récit reproduit tous les épisodes les plus banals, du typique «voyage au Turkestan», dans lequel se reflètent les efforts de la propagande de l'administration coloniale tsariste et toutes les nuances de la «question d'Orient» discutée des cabinets officiels aux salons mondains. En même temps qu'il préserve le mécanisme que l'on observe chez les voyageurs réels (notamment Beylié), le récit des aventures de Claudio Bombarnac constitue la quintessence des idées reçues de l'époque à l'égard du Turkestan. Inventé par Jules Verne (1828-1905), grand amateur de récits de voyages facilement transformables en romans à succès³⁸, Bombarnac n'est ni copié sur un voyageur concret, ni inspiré par la personnalité de l'écrivain qui n'a jamais visité l'Asie centrale. C'est un personnage composite dont certaines aventures sont à mettre en rapport avec les périples connus : au premier plan figure la première mission scientifique française menée au Turkestan en 1876-1877 et en 1879 par l'ethnologue et linguiste Charles-Eugène Ujfalvy (1842-1904) et son épouse Marie d'Ujfalvy-Bourdon, en compagnie du même Boulangier. On peut cependant aussi citer le naturaliste et explorateur Jean Chaffanjon (1854-1913) et, dans une moindre mesure, Elisée Reclus, le botaniste Guillaume Capus (1857-1931) et l'explorateur Pierre-Gabriel Bonvalot (1853-1933)³⁹. Vu sous cet angle, le texte ressemble à un patchwork souvent bien pâle en comparaison avec les récits formés *in situ*.

Aucune de ces œuvres ne peut être pleinement considérée comme un *Baedeker*⁴⁰ de la région, mais leur confrontation aux publications en russe et la lecture croisée des textes aide à dévoiler, à travers quelques épisodes choisis, selon quel mécanisme les représentations «collectives» ont pu se cristalliser et comment avec elles s'est finalement construite une «mémoire collective» fortement dépendante des agendas politiques.

Cette approche offre en même temps l'occasion de comparer deux regards extérieurs au Turkestan russe – celui des Britanniques et celui des Français. L'expertise des premiers se limite à quelques rares noms en dépit du fait que l'Angleterre ait été l'un des principaux acteurs du *Great Game*⁴¹, tandis que les seconds sont représentés par un nombre important de publications qui, selon Curzon, n'ajoutent rien à la connaissance de la région malgré leur style fleuri⁴².

Les limites chronologiques choisies – de 1886 à 1889 – placent notre analyse au niveau de la micro-histoire et reflètent la vitesse des bouleversements survenus au Turkestan après sa soumission à la Russie. Cette tâche est compliquée par les particularités du travail rédactionnel de l'époque qui autorise d'aller allègrement puiser dans les autres publications des idées et de la documentation iconographique sans toujours en fournir les références exactes ni les autorisations. La fermeture relative de la région, la quantité limitée des premiers voyageurs visitant le Turkestan russe à l'époque de la construction du Transcaspien et, par conséquence, le nombre réduit des publications facilitent toutefois cette analyse.

QUELQUES EXEMPLES

La lecture croisée de l'ensemble de ces œuvres confirme l'observation bien connue selon laquelle, lorsqu'ils partent vers des pays lointains, les voyageurs ne cherchent pas nécessairement à faire des découvertes nouvelles, mais aspirent plutôt à retrouver confirmation de ce qu'ils ont lu ou entendu auparavant. Faisant toujours irruption à la surface d'une nouvelle description, car leur poids est important, les connaissances préalables à un voyage réel constituent une stratigraphie spécifique de savoirs qui permet d'établir la trajectoire d'un transfert d'informations et la généalogie des idées reçues.

«Toucher l'Histoire»

Considérée comme une région au passé illustre, l'Asie centrale inspire chez les voyageurs le sentiment qu'ils peuvent toucher l'Histoire. Personne n'échappe à la tentation d'esquisser à grand traits la chronologie des événements les plus marquants du pays. Dans la panoplie des représentations centrasiatiques évoquées par les visiteurs de l'époque certaines images remontent à l'époque médiévale quand l'Asie centrale était interprétée tantôt comme le siège du Paradis ou une terre avoisinante, tantôt comme une Tartarie associée au fleuve Tartare qui suppose un lien direct avec l'enfer⁴³.

Souvent superficielles, ces réflexions sur le passé poussent en outre les voyageurs à mythologiser le vu en définissant des objets-clés, aussi bien parmi les créations du génie humain comme les monuments timourides de Samarkand, que parmi les créations

naturelles comme, notamment, l’Oxus/Amou-darya que l’imaginaire commun lie à Alexandre le Grand⁴⁴.

Cependant, dans les récits occidentaux le Turkestan est surtout associé au « berceau de l’humanité » au gré des théories aryennes et touraniennes – contradictoires, mais complémentaires – qui inondent littéralement les publications scientifiques du XIX^e - début du XX^e siècles et selon lesquelles, en tant qu’Aryens, les Européens proviennent originellement de Haute Asie (à savoir le plateau septentrional de l’Iran, le Pamir, ou l’Himalaya)⁴⁵. Parmi les voyageurs, beaucoup perçoivent le périple au Turkestan comme une remontée dans l’Histoire, selon un parcours destiné à suivre «en sens inverse, la longue route historique de l’humanité» :

«Il me semblait, – écrit de Vogüé –, que je remontais d’un siècle toutes les 100 lieues. La terre se faisait toujours plus vaste et plus vide, à mesure que j’avançais, plus indéterminée et plus libre ; elle échappait chaque jour davantage aux prises de l’homme. Et l’homme, lui aussi, se faisait plus rare, plus vide de pensée, moins actif et plus primitif. Dans le paysage et sur les figures humaines, les aspects devenaient plus calmes, plus pittoresques aussi, à mesure qu’ils devenaient moins cérébraux, si je puis dire. Oui, je viens de lire l’histoire universelle à rebours⁴⁶ [...].»

L’influence de ces idées se fait ressentir fortement dans tous les essais de classification des «types» et des «races» centrasiatiques, même si à un niveau plus détaillé on devine que toutes les schématisations – particulièrement celles des francophones – reposent à quelques exceptions près sur l’instruction anthropologique dressée en 1874 par Julien Girard de Rialle (1841-1904) et sur des descriptions faites par Ch.-E. Ujfalvy lors de sa mission turkestanaise de 1876-1877⁴⁷.

Le patrimoine est fortement touché par cette banalisation. Progressant d’une station à l’autre, les Occidentaux ne manquent pas de visiter les «ruines» dispersées le long de ce chemin de fer, et ne perdent aucune occasion de discuter du destin des monuments «abandonnés» en voie de disparition. Les clichés s’élaborent au rythme des arrêts programmés avec l’aide des accompagnateurs russes et sous l’influence des guides publiés en Russie et des relations de leurs prédecesseurs (fig. 4)⁴⁸.

Transcaspien et colonisation

Le sujet central devient logiquement le chemin de fer lui-même, l’historique de sa construction et les pronostics sur son avenir.

Les récits, à commencer par celui de Boulangier, abondent en détails sur les premières étapes – sans aucun doute internationales – de la gestation du projet⁴⁹ et sur les conditions naturelles et militaires difficiles de la construction du Transcaspien où la main-d’œuvre est fournie par les bataillons transcaspiens du chemin de fer avec

un nombre limité de travailleurs civils⁵⁰; les sujets abordent aussi le comportement héroïque des soldats russes, l’utilisation dans le désert du Karakoum de la «méthode américaine» de construction⁵¹ et l’adoption du chemin de fer Decauville⁵² (fig. 5); ils évoquent le caractère folklorique des premières voitures bricolées avec des izbas dans l’attente de la livraison de vraies voitures modernes⁵³, mais aussi le *know-how* des ingénieurs russes dans la plantation de saxaouls (*Haloxylon*) le long des rails pour stopper l’avancement du sable ou dans l’érection du grand pont sur l’Amou-darya⁵⁴; tous les petits problèmes qui surgissent régulièrement lors d’un voyage sur le Transcaspien ne sont enfin pas oubliés⁵⁵. Bien qu’ils partagent l’impression que les difficultés de sa construction ont été très exagérées⁵⁶, de nombreux voyageurs demeurent assez admiratifs face à la réalisation russe. Selon le point de vue récurrent à l’époque, cette dernière «ne le cède en rien au canal de Suez et au chemin de fer Trans-Américain⁵⁷», ni au chemin de fer en Inde⁵⁸.

Tout en soulignant le caractère plutôt non rentable du Transcaspien à ses débuts, aucun des voyageurs n’ignore son potentiel stratégique. Le Transcaspien est indiscutablement vu par tous comme un chemin de fer «de conquête et de pénétration»⁵⁹:

«Si cette rapidité d’exécution étonne les Européens, on comprendra sans peine que les Tekkés de Merv en demeurent absolument stupéfaits. “À quoi bon, disent-ils, essayer de lutter contre ces Russes qui viennent de mettre en courant deux bandes de fer entre la mer et notre oasis?”. Ces bandes de fer, qui ont permis la conquête, ont achevé la soumission, faite aujourd’hui sans arrière-pensée⁶⁰.»

«En un mot, la construction du chemin de fer signifie la russification finale de toute la steppe turkmène du Khorasan jusqu’à Khiva et de la mer Caspienne jusqu’à l’Oxus⁶¹.»

Beaucoup de voyageurs signalent d’ailleurs que la construction de ce chemin de fer devait initialement garantir le succès de la seconde campagne militaire de 1880 contre les Akhal-téké dont le but était la prise de Géok-tépé et la «pacification des tribus turkmènes». Cette tâche est confiée au général Mikhaïl D. Skobelev (1843-1882), le premier qui ait formulé l’idée qu’il fallait rapidement construire cette ligne de chemin de fer pour pouvoir plus facilement acheminer des vivres pour l’armée dans cette région désertique difficile d’accès⁶².

Cette première tâche ayant été accomplie avec succès, les observateurs considèrent le Transcaspien comme une garantie pour une future pénétration russe en Inde⁶³. Reprenant à son compte l’historique du Transcaspien dressé par Ney⁶⁴, Léon de Beylié compare les distances par rapport à la Russie et à l’Angleterre, calculant la longueur des trajets entre la ville d’Hérat – à l’époque considérée comme une tête de pont pour l’invasion de l’Inde – et les premiers avant-postes russes (8 jours) et indo-britanniques

(24 jours), les gares les plus proches de la ville (respectivement 16 et 39 jours) et l'éloignement des capitales (25 jours depuis Saint-Pétersbourg et 68 depuis Londres). La position la plus avantageuse est à l'évidence du côté russe. Dans son optique, c'est la station de Merv qui, sur le Transcaspien, deviendra sûrement la base à partir de laquelle une armée marchera sur Hérat⁶⁵. Par ailleurs, la prise de Merv par les Russes donne naissance au néologisme «mervousness», un nom qui évoque bien la nervosité ambiante au Royaume-Uni où l'on considère que «Merv est la clé d'Hérat, Hérat la clé de Kandahar, et Kandahar la clé de l'Inde»⁶⁶. Sur le plan stratégique, la conclusion de Beylié – partagée par pratiquement tous les Occidentaux – est que le Transcaspien «permettra aux Russes, en cas de conflit avec l'Angleterre, de jeter en quelques jours, et sans avoir recours aux réserves d'Europe, une armée de cinquante mille hommes en un point quelconque des frontières de Perse et d'Afghanistan»⁶⁷.

À cette vague de spéculations politico-militaires Curzon ajoute une réflexion d'ordre économique en estimant qu'avec le temps cette entreprise initialement militaire constituera un atout économique redoutable qui mettra en danger la suprématie de la Grande-Bretagne en Asie⁶⁸.

Finalement, dans l'optique ambiante où tout le monde est fasciné par le rêve de compression de l'espace propre à l'époque de l'industrialisation, le Transcaspien constitue la première étape qui mènera à la réalisation d'une voie ferrée continue de l'Europe à l'Inde, voire même à la Chine⁶⁹.

Comparaison des situations coloniales

La comparaison de la colonisation «à la russe» avec celles des puissances occidentales reste également à l'ordre de jour de tous⁷⁰. Comme l'écrit Ney, «les campagnes des Russes en Turkestan, leurs progrès en Asie centrale, présentent un intérêt tout spécial pour le lecteur français», car ils constituent des parallèles proches avec les étapes de la colonisation française en Afrique⁷¹.

Approuvant généralement le résultat global de la conquête russe, les Occidentaux restent souvent très critiques par rapport à certains épisodes comme, notamment, la prise sanglante de Géok-tépé – «la Plevna turkomane» – en 1881 par le général Mikhaïl D. Skobelev, que les indigènes surnomment le «khan aux yeux sanglants» et que les Occidentaux comparent souvent au général britannique Gordon⁷².

En même temps, tout en constatant une violence extrême, les Européens répètent les observations négatives de Vambéry et de Bonvalot à l'égard des populations natives⁷³ et aimeraient savoir comment les Tekkés, «ces brigands aux mines rébarbatives», «sont devenus de fidèles sujets du czar» et «un peuple complètement asservi» au point de cultiver paisiblement la terre, «ce qui est terriblement humiliant», de «promener mélancoliquement leurs troupeaux», de se déployer «dans les milices

gouvernementales» sans «la moindre expression de haine ou de méfiance» et, enfin, de porter humblement les bagages des voyageurs «qu'ils eussent volés avec délices, les armes à la main, quatre ans auparavant»⁷⁴. Rapportée par Boulangier et reprise par Beylié, la réponse du général D.-K. (Alexandre M. Dondukov-Korsakov, 1820-1893), gouverneur de la lieutenance du Caucase⁷⁵, a été très précise : «J'ai fait un discours et deux pendaisons»⁷⁶.

Une observation semblable ressort également par rapport au système de protectorat établi par les Russes à l'égard de l'émirat de Boukhara, que Beylié qualifie sans ambiguïté de protectorat à robinet (avec une allusion au contrôle des canaux)⁷⁷.

Cependant, ce n'est pas sur la violence de la conquête que se concentre l'attention des observateurs étrangers, mais sur le «merveilleux esprit colonisateur» des Russes et leur «talent remarquable de fraternisation avec le conquis» qui pousse leurs pires ennemis à mettre l'uniforme et partir au service du tsar blanc⁷⁸ :

«Le Slave est de mœurs douces, – écrit Beylié –, il est bon enfant, se mêle à la population du pays, en adopte le genre de vie (peu différent du sien, après tout) en parlant la langue, s'y marie, prend sa retraite et y fait souche⁷⁹.»

«[Les Russes] n'arrivent pas au lieu choisi pour les délibérations avec un luxe qui pourrait rappeler le camp du Drap d'or; ils viennent, au contraire, avec une simplicité, et [...] une bonhomie incroyable. On se serre la main, on se regarde en vieux amis qui n'ont pas été fâchés de se mesurer, mais qui, la tempête étant passée, sont tout heureux de se connaître. On fraternise, on s'entraide; aux femmes et aux enfants on offre des vêtements; aux hommes on offre des cigarettes et du thé, et le général en chef lui-même, les mains dans les poches, le visage souriant, ayant à ses côtés son interprète, échange avec les anciens de bonnes paroles qui, loin de rouvrir la blessure, la pansent et font que d'ennemis on devient immédiatement amis⁸⁰ [...].»

Les paroles de Skobelev lui-même, telles que rapportées par Boulangier, ajoutent de la crédibilité à ces impressions :

«Frapper fort et longtemps jusqu'à ce que la résistance soit vaincue, et alors reformer les rangs, cesser tout massacre, être bon et humain pour l'ennemi par terre. La soumission faite, les troupes doivent être ramenées dans les limites de la plus étroite discipline: aucun adversaire ne doit plus être touché⁸¹.»

Le rôle des simples soldats russes semble essentiel dans cette soumission «pacifique» :

«En France, c'est le pioupiou qui gagne les batailles, – écrit Beylié –, en Russie, c'est le pioupiou qui fait les colonies et les rattache à la mère patrie par l'assimilation⁸².»

En comparant plusieurs situations coloniales dont il est l'observateur ou un acteur, Beylié admire les soldats russes, «calmes et stoïques», à propos desquels il sort un jugement tout à fait singulier en notant que même dans la pire situation ils «ne songent même pas à se procurer le soulagement de quelques jurons bien sentis, comme cela est recommandé aux charretiers latins qui se respectent»⁸³.

Un autre élément important dans la comparaison entre les méthodes de colonisation des Britanniques et des Russes réside dans l'attitude des officiers :

«Les officiers, de leur côté, – écrit Beylié –, n'ont pas cette morgue et cette fierté qui font détester les Anglais par tous leurs administrés indigènes. Ils sont simples, conciliants, très abordables, bien qu'ils aient la main lourde lorsqu'il s'agit de frapper»⁸⁴.»

Il observe ensuite avec un grand étonnement que :

«Dans le service comme hors du service, il n'existe aucune différence sociale entre les officiers de diverses origines. L'officier européen de grade inférieur obéit sans hésiter à l'officier indigène de grade supérieur, et ce dernier peut atteindre le sommet de la hiérarchie militaire au même titre que ses camarades slaves sans éveiller les susceptibilités de personne.

Cet exemple serait-il bon à suivre chez nous ? Je ne le crois pas. Notre civilisation est trop vieille, nos préjugés trop enracinés, notre système nerveux trop délicat, l'écart entre les peuples que nous «protégeons» et nous, trop grand, pour que nous puissions tenter avec succès de pareils essais d'assimilation»⁸⁵.»

Boulangier ajoute de son côté :

«L'étude approfondie des moyens de domination employés par les Russes serait certainement aussi intéressante en elle-même que profitable à la France; cinq ou six ans après la conquête, vous ne remarquez aucun indice faisant soupçonner qu'il y a ici une armée conquérante et une race vaincue. Bien au contraire, les aptitudes militaires des indigènes peuvent être utilisées sans danger pour la formation de corps spéciaux, et le jour où, par la faute de l'Angleterre, l'orage éclaterait aux frontières de l'Inde, on entendrait parler de la cavalerie turkmène»⁸⁶.»

Pour compléter cette comparaison du côté britannique, Cholet ajoute que :

«Dans les Indes, l'Anglais, se trouvant en présence de peuples colossalement riches et de contrées merveilleusement productives, ne s'est guère préoccupé du bien-être de l'habitant et n'a songé en principe qu'à tirer parti au plus vite des ressources immenses que lui offraient ses nouvelles provinces. Il n'y avait rien dans ce dernier sentiment que de très louable, mais, dans la pratique,

il s'est laissé entraîner à exploiter peut-être trop durement ses nouveaux sujets, et n'a pas su se les attacher dès l'abord. Témoin ces effroyables révoltes qu'il n'a pu étouffer que dans le sang, et l'animosité sourde, mais constante, qui a toujours persisté dans certaines contrées. Le Russe, bien plus souple et d'un caractère bien plus asiatique qu'europeen, a mieux compris ce qu'il avait à faire. C'est ainsi qu'il a toujours bien plus cherché à s'attacher les peuples conquis par l'affection que par la crainte, et qu'il a toujours respecté et leurs coutumes et leur religion»⁸⁷.»

Le déterminisme environnemental, à savoir la continuité continentale entre la métropole et les colonies russes, est invoqué pour expliquer la différence entre les méthodes de colonisation»⁸⁸.

En somme, «philosophes et rêveurs»⁸⁹, les Russes dont les dirigeants coloniaux sont «plus puissants que n'importe quel fonctionnaire anglais en Inde, sans excepter le vice-roi»⁹⁰, transforment l'ancienne Asie centrale comme s'ils étaient de «vrais Européens» :

«Les écrivains qui contestent aux Russes les aptitudes des races occidentales et ne manquent aucune occasion de donner tort à la Russie dans ses conflits avec l'Angleterre, – écrit Boulangier –, feraient bien de quitter leur cabinet pour se rendre compte par leurs yeux du tour de force qui vient de s'accomplir en Asie et dont le développement se poursuivra, s'il le faut, sans défaillance, jusqu'au résultat final, fatal, inéluctable»⁹¹.»

Tous les voyageurs partagent également l'idée selon laquelle la conquête russe a apporté le «Progrès» au Turkestan et répètent mot à mot le programme «civilisateur» de l'administration tsariste :

«Il n'est pas douteux que dans peu d'années l'action du chemin de fer, l'aménagement rationnel des eaux, [la reconstruction des anciens barrages, réservoirs et canaux], l'extension des plantations de cotonniers, etc., n'amènent une modification radicale dans l'aspect et la richesse du pays; [le coton d'Amérique], à peine introduit depuis cinq ans par le général Komaroff [...] est appelé dans cette région à un avenir immense. [...] sous l'intelligente administration de la Russie, [Samarkand] tend à devenir non seulement un débouché important pour les produits de la région, mais encore une ville industrielle fabriquant elle-même les tissus, les vins et les principaux articles d'exportation demandés à l'Europe»⁹².»

L'appréciation de Boulangier est encore plus positive :

«Quiconque a visité sérieusement la Russie et étudié de près la force d'expansion qui fait craquer ses frontières, en revient convaincu qu'à cette race slave, pleine de vitalité et de sauvage énergie,

appartiendra un jour – bientôt peut-être – la suprématie en Europe, et, pour peu que l'Angleterre s'obstine à refuser une main loyalement tendue, la domination universelle⁹³.»

Du côté britannique, Dobson pense également que les Russes ont apporté la «Civilisation» en Asie⁹⁴, tandis que, se référant à Sir Henry Rawlinson (1810-1895), Curzon insiste surtout sur le renforcement de la sécurité, gage d'un bon développement dans le futur⁹⁵.

En somme, selon les visiteurs du Turkestan russe, le monde occidental doit applaudir le retour de la Russie en Asie centrale avec l'apparition d'un empire «digne de Timour ou d'Alexandre»⁹⁶. À travers le prisme aryen ce «retour» des Russes, associés pleinement aux Européens, devient encore plus glorieux dans les écrits des voyageurs :

«Ayant achevé la conquête du globe, les aînés reviennent découvrir le nid patrimonial; ils y reviennent, riches de tout ce qu'ils ont appris dans leur rude entreprise, pour remettre en valeur l'héritage délaissé⁹⁷.»

LE RÔLE DE L'ADMINISTRATION RUSSE DANS L'ÉLABORATION DE L'IMAGE DES NOUVELLES POSSESSIONS DE L'EMPIRE

La fixation de cette nouvelle image de l'Asie centrale se produit dans le cadre étroit de représentations récurrentes qui ne sont généralement pas libres de l'influence russe ou sont en partie directement inspirées par le travail publicitaire de l'administration coloniale du Turkestan.

L'«*Otkrytyj list*» ou comment obtenir l'autorisation d'entrer dans le pays

L'entrée même au Turkestan, dont le statut officiel reste toujours celui d'un district militaire, dépend directement du bon vouloir des élites politiques et militaires russes. Celles-ci peuvent refuser l'autorisation spéciale de visiter le Turkestan – l'*otkrytyj list* – ou l'accorder avec des précisions sur l'itinéraire projeté, sur les limites de la liberté de déplacement, sur le type d'activité que le candidat est autorisé à pratiquer durant son voyage et sur son but⁹⁸. Selon Curzon, cette permission n'a pu être délivrée en 1888 qu'avec l'accord de plusieurs décideurs : le général-gouverneur du Turkestan Rosenbach, le général-gouverneur de la Transcaspie Komarov, le chef du département asiatique Zinov'ev, le ministre des Affaires étrangères Giers et son collègue Vlangali, ou le ministre de la Guerre Vanovskij. L'autorisation de visiter l'émirat de Boukhara dépend également de l'agent politique russe installé dans la capitale du protectorat depuis 1885 (il s'agit à l'époque de Čarikov qui a fait ses études à Édimbourg)⁹⁹. Cette situation montre l'essentiel de ce «spectacle de rapports diplomatiques, ou plutôt de

dictat» à l'égard de Boukhara où la russification paraît à Dobson comme un fait déjà accompli¹⁰⁰. D'autre part, les généraux-gouverneurs du Turkestan disposent du droit d'expulser les étrangers de la région et même la possession de l'*otkrytyj list* ne garantit pas que le voyage se fera sans problème. Il faut en outre également se procurer un passeport qui permette de s'enregistrer dans chaque ville auprès de la police locale, ainsi qu'une *podorožnaja* autorisant de se déplacer sur les routes postales¹⁰¹.

Les difficultés administratives peuvent être facilement multipliées, car les règlements permettant de se procurer l'*otkrytyj list* et les autres documents ne sont pas toujours clairement explicités. C'est en arrivant à Tiflis que Beylié apprend du chancelier du consulat français Eychène :

«Qu'il m'est absolument nécessaire, pour pénétrer en Turkestan, d'avoir une permission du ministre de la Guerre à Saint-Pétersbourg. J'avais bien une vague idée de cette obligation en quittant la France, mais aucun Russe n'avait su me renseigner d'une manière précise à ce sujet¹⁰².»

Cet oubli aurait pu faire avorter son voyage, mais la situation est rétablie par le général Sergej A. Šeremet'ev (1836-1896), gouverneur par intérim de la province, qui, par télégraphe, demande – avec succès – à Saint-Pétersbourg d'accorder une autorisation à Beylié¹⁰³.

Cette situation est typique pour les Français qui, à ce moment précis, rencontrent en Russie un accueil systématiquement bienveillant¹⁰⁴. Avec l'*otkrytyj list* qui leur est accordé sans trop de problèmes, ils peuvent aussi recevoir l'autorisation de s'éloigner du tracé du Transcaspien pour visiter des régions stratégiques comme les frontières persanes ou afghanes¹⁰⁵.

Un tel succès n'est pas garanti à tout le monde : beaucoup de voyageurs – italiens, britanniques, allemands, espagnols – se voient refuser ce document en dépit du soutien de leurs ambassades en Russie et plusieurs d'entre eux voient leur voyage définitivement abrégé à Bakou¹⁰⁶. À défaut d'explications claires, pour comprendre les refus les Occidentaux peuvent imaginer plusieurs motifs allant de considérations géopolitiques (y compris notamment la peur de voir des étrangers polyglottes «agents de renseignements» s'approcher de la frontière russe-afghane au moment d'une possible rébellion) jusqu'à de simples manifestations de jalousie entre, d'un côté, les départements des ministères des Affaires étrangères et de la Guerre à Saint-Pétersbourg et, de l'autre, l'administration coloniale sur place¹⁰⁷. Ce n'est pas par hasard si Isabelle Mary Phillips écrit en 1899 que «les Russes ont soigneusement préservé des regards le progrès qu'ils ont fait à pas de géants en un laps de temps merveilleusement court»¹⁰⁸.

Les «mesures drastiques» de l'administration tsariste en rapport avec la situation géopolitique ne sont pas propres au Turkestan russe, car on observe une situation

analogue en Iran et en Afghanistan. Même « ouverte » par les Russes, l'Asie centrale reste dans son ensemble une des régions les plus fermées du monde.

Récolter la documentation

Une fois l'*otkrytyj list* en poche, les Occidentaux sont très bien accueillis. Les efforts de l'administration coloniale russe vers la voie de la modernisation de l'Asie centrale sont considérés positivement, cette perception étant en quelque sorte préprogrammée par l'accueil chaleureux des Russes du Turkestan et par les conditions confortables offertes aux invités de marque lors de leurs voyages sur le Transcaspien (avec des voitures du luxe personnelles, des wagons-terrasses adaptés à l'observation du paysage, des cartes détaillées dressées par l'état-major russe, etc.). De plus, les élites russes sont pour les Européens de véritables passeurs qui ouvrent les portes du monde centrasiatique en fournissant souvent les clés de sa compréhension. En effet, sans connaître souvent le russe, ni – ce qui est plus systématique – les langues de l'Asie centrale¹⁰⁹, mais bien armés de lettres de recommandation¹¹⁰, les Occidentaux sont souvent contraints de se faire une opinion sur la base des renseignements qu'ils reçoivent des officiers russes francophones ou anglophones¹¹¹. Même les plus préparés, comme Curzon, n'y échappent pas lorsqu'ils puisent leur information des publications russes, des cartes géographiques et topographiques dressées par l'état-major russe, des données statistiques ou des schémas iconographiques présentant les « types » humains et les « vues » du Turkestan, sélectionnés par les administrateurs sur place¹¹². Le rôle des informateurs indigènes est la plupart du temps négligé dans les récits des visiteurs.

Les hôtes russes accompagnent les voyageurs le long des chemins battus vers les monuments les plus célèbres dont ils délivrent des commentaires historiques ou littéraires agrémentés de morceaux choisis et adaptés de récits folkloriques locaux préalablement traduits par des collègues orientaux ou des orientalistes du Turkestan ou du Centre¹¹³. Ce mécanisme a été bien repéré par Jules Verne dont le Claudius Bombarnac se fait accompagner par le major russe Noltitz¹¹⁴. Un tel encadrement n'est pas perçu de manière négative par les étrangers. Au contraire, ces derniers considèrent que les officiers et les services consulaires facilitent considérablement leurs recherches. Les noms de certains des officiers russes intervenant comme informateurs reviennent régulièrement dans les récits, comme, par exemple, celui du général Alexandre V. Komarov (1830-1904), gouverneur de la région Transcaspienne de 1883 à 1890 et membre de la Société impériale russe d'archéologie¹¹⁵.

Outre plusieurs types de courses de chevaux, le programme standard prévoit également la présentation des « vues typiques » les mieux adaptées aux prises photographiques et des rencontres avec des « représentants typiques des races de l'Asie

centrale », comme le raconte plus tard John Thomas Woolrych Perowne (1863-1954), qui se fait seconder par le Russe W. de Klemm :

« Nous avons trouvé les anciens du village [tekke à côté de Merv] prêts à nous recevoir, qui, après s'être soumis au feu concentré de chaque instrument photographique disponible, ont été assez heureux de se disperser vers leurs maisons et leurs tentes, et nous avons été emmenés voir la fabrication de tapis et nous sommes sentis passer dans un mode de vie primitif à l'air libre. Nous avons inspecté quelques *kibitkas*, photographié les femmes et les enfants [...]. Dès que quelqu'un [parmi nous] a exprimé le souhait de photographier des femmes autochtones, l'ordre a été donné et elles sont venues dans toute leur gloire avec la coiffure agencée d'argent, et ont fait un groupe très réussi accroupi au pied d'une de leurs *kibitkas*¹¹⁶. »

Cette particularité des voyages au Turkestan permet de comprendre pourquoi dans la documentation iconographique on retrouve les mêmes personnages (comme, par exemple, le bek de Tchardjouï, fig. 6), les mêmes points de vue dans les photographies panoramiques, ou les mêmes monuments et sites archéologiques.

L'intervention russe dans la transformation du regard de l'étranger va plus loin encore : vers la fin des années 1890, afin d'inverser l'impression négative de l'assaut de Géok-tépé, l'administration russe reçoit l'ordre du général-gouverneur Kuropatkin d'organiser sur place une parade rassemblant une quarantaine de survivants et dont le déroulement est commenté par des militaires russes et organisé de manière que les voyageurs européens puissent prendre des photographies¹¹⁷; un musée y est ensuite organisé à la gloire des soldats russes victorieux avant de devenir incontournable des voyageurs du Transcaspien (fig. 7).

Du côté français, l'arbre généalogique des « images choisies » se laisse aisément reconnaître, que ce soit dans le livre de Marie d'Ujfalvy-Bourdon¹¹⁸, dont les gravures sont tirées notamment des œuvres de Vasilij Verečšagin (1842-1904) et de Nikolaj Karazin (1842-1908), ou dans les rapports de Boulanger, voire plus tard dans les photographies de Paul Nadar (1856-1939), dont la qualité artistique est par ailleurs indiscutable.

Du côté britannique la filière peut être un peu différente : tirant quelques images des œuvres de ses amis personnels, comme par exemple le major Yate, Curzon utilise par exemple aussi des dessins de Karazin qui lui sont parvenus à travers quelques illustrations de journaux russes que lui a prêtées Charles Thomas Marvin¹¹⁹.

Le point de convergence de cette double chaîne figure sans doute dans le roman de Jules Verne, dont les illustrations regorgent de détails pittoresques où les personnages centrasiatiques sont déjà largement exotisés. Les illustrations de la première édition du roman ont été élaborées par l'artiste Léon Benet (né Hippolyte Léon Benet,

1839-1916), un grand amateur des «pays d'Orient» et de motifs «exotiques» qui n'a cependant jamais mis les pieds en Asie centrale (fig. 8). Beaucoup de détails communs permettent de définir les sources d'inspiration de l'artiste qui, outre les photographies de Paul Nadar, a puisé dans les œuvres déjà composites de M. d'Ujfalvy-Bourdon et d'E. Reclus (Benett connaît d'ailleurs bien l'œuvre de ce dernier, puisqu'il en est l'illustrateur attitré).

L'inauguration du Transcaspien à la gare de Samarkand

La transformation de russophobes en russophiles (selon l'expression de Curzon) est également assurée par les festivités qu'Annenkov organise régulièrement à l'achèvement de chaque tronçon du Transcaspien¹²⁰.

C'est ainsi, par exemple, que l'inauguration de la gare de Samarkand le 15 (27) mai 1888¹²¹ (fig. 9) est conçue par lui comme un événement-clé qui ne doit pas provoquer de tensions diplomatiques¹²². Afin de ne pas mécontenter Londres et Berlin, ces festivités qui coïncident avec le sixième anniversaire du couronnement du tsar Alexandre III (1845-1894) ne revêtent pas de statut officiel. La présence du tsar est également évitée sous le prétexte qu'on ne doit pas engager «les frais énormes qu'entraînera pour la Russie le voyage, si l'on veut qu'il soit digne du Tsar». En même temps, pour cacher l'absence quasi-totale d'intérêt dont font preuve pour le nouveau chemin de fer les commerçants et industriels russes de Moscou et de Saint-Pétersbourg (ces derniers boycottant littéralement ces festivités)¹²³, Annenkov s'efforce de donner une dimension cosmopolite à l'événement et se montre extrêmement soucieux d'assurer la plus large publicité à sa réalisation, s'inspirant probablement du lancement de l'*Orient-Express* à Paris en 1883 par le Belge Georges Nagelmackers, qui lui-même a appris la notion de publicité chez les frères Pullman lors d'un voyage qu'il a fait aux États-Unis en 1867¹²⁴. C'est dans le même état d'esprit de Nagelmackers qui rêvait de supprimer les frontières et de comprimer l'espace entre l'Europe et l'Orient, qu'Annenkov pense faire de cette inauguration le symbole d'une future ouverture du Transcaspien à toutes les nationalités¹²⁵.

Cette idée généreuse ne rencontre pas un large écho dans la haute administration russe qui ne veut pas transformer «une ligne purement militaire, construite à des fins stratégiques [...] en une large route pour les nations»¹²⁶. Par conséquent, les étrangers sont invités au nom personnel d'Annenkov selon une liste qui a été auparavant approuvée par le gouverneur du Turkestan Nikolaj O. Rosenbach (1836-1910) et par plusieurs ministères de Saint-Pétersbourg. Ces festivités officielles finissent par ressembler à une fête privée organisée par Annenkov pour sa gloire personnelle¹²⁷.

Lié à l'élite militaire française par des amitiés personnelles, Annenkov, «l'un des généraux russes les plus connus à Paris»¹²⁸, réussit à accueillir à Samarkand autour de

200 personnalités importantes, parmi lesquelles figurent au moins douze écrivains et hommes politiques ou militaires français, deux ou trois représentants de la presse française dont l'un a été délégué par le ministre du Commerce, une dizaine d'amis personnels parisiens¹²⁹, un Britannique¹³⁰, le vice-président de la Société impériale russe de géographie, le maire de Baku, ainsi que deux filles d'Annenkov, sa nièce la princesse Galitzine et son beau-frère Eugène-Melchior de Vogüé (1848-1910), spécialiste de littérature russe et publiciste écrivant dans la *Revue des Deux-Mondes* et au *Journal des Débats*, ainsi que secrétaire de l'ambassade française à Saint-Pétersbourg depuis 1878. Les frais de voyage de ces premiers touristes étrangers sont entièrement pris en charge par l'organisateur¹³¹. Un des critères dans le choix des invités étrangers – une condition également exigée pour le premier voyage de l'*Orient-Express* qui a compté à son bord deux journalistes du *Times* et du *Figaro*, ainsi que le romancier Edmond About (1828-1885)¹³² – repose sur les capacités littéraires des hôtes. Ces derniers, à l'exemple de Ney et de Vogüé, vont d'abord très rapidement produire des éloges passionnés dans les colonnes de la presse parisienne, puis sortir des rapports enthousiastes plus détaillés sous forme de livres où la gare de Samarkand apparaît comme «un rayonnement lumineux, étincelante dans la nuit» grâce aux ampoules électriques des couleurs de l'arc-en-ciel branchées sur une locomotive¹³³.

«[...] Les circonstances ne se prêtaient guère à l'étude; ce fut, – écrit de Vogüé –, un rêve à toute vapeur, avec une succession rapide de visions, de fêtes, de surprises. Annenkov nous montrait les *Mille et Une Nuits* dans la lanterne magique¹³⁴.»

Les observateurs plus critiques qui risquent de présenter l'événement d'un point de vue non programmé par l'administration russe sont soigneusement évités. Même Arminius Vambéry (1832-1913), le linguiste, géographe et explorateur d'origine hongroise qui a effectué un voyage au Turkestan en 1861-1864, n'est pas accepté par le ministère des Affaires étrangères malgré l'invitation personnelle d'Annenkov¹³⁵ et l'envie très forte que le savant manifeste dans plusieurs demandes officielles: selon les administrateurs de Saint-Pétersbourg la région du Transcaspien doit être gardée des yeux malveillants¹³⁶, tandis que Vambéry a pris «une attitude si nettement hostile à la Russie, lui prêtant les projets les plus odieux, que sa présence parmi nous était impossible»¹³⁷.

Désireux d'orienter dès le départ les impressions des témoins directs, Annenkov décide de former de lui-même un bloc de données «premières». Il prépare avec Oskar Heyfelder (1828-1890) un livre sur l'histoire de la construction du Transcaspien qu'il publie à Hanovre en allemand¹³⁸. Son co-auteur, chef de la section sanitaire du Transcaspien et auteur d'un manuel très populaire sur la chirurgie de guerre¹³⁹, est une des personnes incontournables des visiteurs occidentaux au Turkestan: polyglotte, bon

connaisseur des conditions locales et témoin direct des événements-clés de la colonisation russe (il a auparavant été le médecin-chef de l'expédition de Skobelev à Géok-tépé en 1881 et a joué un rôle décisif en 1888 lors d'une épidémie de choléra à Boukhara)¹⁴⁰. Le but est finalement atteint, car beaucoup d'Occidentaux définissent ce livre comme la meilleure publication sur le sujet¹⁴¹.

Cette histoire écrite est renforcée au niveau iconographique par l'édition de *Transcaspien*, un album photographique composé de 38 planches qui illustre de manière détaillée toutes les gares du Transcaspien¹⁴². Même si nous ne disposons ni de sa date, ni du nom de l'auteur, il semble que cet album soit à lier effectivement aux préparatifs de l'inauguration de la gare de Samarkand. On peut donc supposer, à titre provisoire, que son auteur ait été le photographe Alexandre K. Engel (1848-1918), qui a par ailleurs créé un autre album, *Vues de Transcaspienne (Zakaspijskie vidy)*, et qui sera, plus tard, dès 1896, le photographe officiel du chemin de fer Transcaucasien.

La seconde collection visuelle créée par l'administration russe est représentée par un album de dessins créés par Nikolaj N. Karazin (1842-1908) et intitulé de manière identique *Vues de Transcaspienne (Zakaspijskie vidy)*. Quelques mois avant les festivités, Karazin est envoyé au Turkestan en mission officielle – son voyage se fait dans un wagon spécialement transformé en atelier ambulant! – afin de préparer une série de dessins qui fixent toutes les étapes importantes de la construction du Transcaspien. On prévoit de réunir tous ces dessins, surchargés en détails exotiques, dans un album de luxe pour la préparation duquel l'administration russe accorde 100 000 francs français¹⁴³. D'après le projet initial, ces aquarelles auraient dû accompagner le texte en français d'Eugène-Melchior de Vogüé, beau-frère du général Annenkov (son épouse Alexandra Annenkov a été demoiselle d'honneur de l'impératrice Maria Alexandrovna). Il est difficile de savoir aujourd'hui si cet album a été réalisé selon ce projet et aurait par conséquent été, selon la volonté d'Annenkov, offert à tous les invités étrangers comme album-souvenir des festivités de Samarkand. On peut cependant affirmer que ces œuvres de Karazine ont servi de source aux nombreuses gravures qui se sont déplacées d'une publication à l'autre en cumulant de plus en plus de détails exotiques¹⁴⁴ (*supra*).

Par ailleurs, l'idée de faire immortaliser par un artiste l'histoire et l'itinéraire du Transcaspien revient bientôt à l'ordre du jour quand, trois ans plus tard, en 1891, Aleksej N. Kuropatkin (1848-1925), à l'époque chef militaire du district Transcaspien, invite au Turkestan un autre artiste, Pavel Ja. Pjaseckij (1843-1919), qui fera du chemin de fer un grand panorama long de 170 archines (120 mètres) (fig. 10)¹⁴⁵.

Par ailleurs, le rôle du Transcaspien en tant que canal principal par lequel l'image du Turkestan est cristallisée pour son exportation dans le monde entier transparaît dans le cadre de l'Exposition centrasiatique montée en 1891 au Musée d'histoire à Moscou

où l'on construit le département ethnographique et du chemin de fer en y reproduisant largement les éléments du Transcaspien.

Bien que l'administration russe ait su utiliser avec succès la propagande pour créer des représentations du Turkestan à l'adresse des étrangers, ces derniers, même les russophiles les plus convaincus, n'ont pu éviter d'ajouter dans leurs récits une observation particulière que dans le contexte du présent recueil on peut considérer comme un refus de transfert dans le cadre d'une société coloniale où personne n'échappe à des mimétismes réciproques.

Rendant hommage aux résultats des efforts entrepris par l'administration coloniale russe pendant les premières années consécutives à la conquête, les Occidentaux notent que la cause profonde du succès de la colonisation «à la russe» dans les domaines économiques, militaires ou culturels repose surtout sur un «caractère russe particulier» qui est à la base profondément «asiatique» et lui permet ainsi de se mélanger à la population indigène¹⁴⁶. L'apogée de ce jugement – qui provoque d'ailleurs un très profond ressentiment parmi les élites russes¹⁴⁷ – figure dans les conclusions de Curzon qui écrit que «la conquête de l'Asie centrale est la conquête d'un Oriental par un autre Oriental»¹⁴⁸. Les réflexions de Vogüé sur le «secret de l'assimilation rapide» sont de la même tonalité :

«[...] Les Russes réussissent par leurs défauts autant que par leurs qualités; ils sont servis en Orient par leur poids mort, par ce quelque chose d'inachevé qui tarde en Occident leur accession à la vie européenne¹⁴⁹.»

Cette opinion, malgré sa dureté, restera pour des décennies gravée dans l'esprit des voyageurs qui se sentent toujours aptes à émettre à l'égard du Turkestan des jugements de valeur – négatifs, car nourris de théories raciales – sans être nécessairement connaisseurs de la région¹⁵⁰. L'impossibilité de faire changer ce point de vue peut donc être considérée comme l'échec le plus grand de la machine de propagande de l'administration coloniale russe, alors même qu'elle avait investi toutes ses forces dans la création d'une image homogène et positive du Turkestan russe susceptible de pouvoir être propagée partout dans le monde.



Figure 1, ci-contre. Le général Annenkov, constructeur du Transcaspien. D'après le *Recueil Turkestanais*, vol. 401, p. 76 © D.R.

Figure 2, ci-dessous. Carte du Transcaspien.
In A. I. Rodzevič, *Oćerk postrojki Zakaspiskoj voennoj drogi i eja značenija dlja russko-sredneaziatskoj promyšlennosti i torgovli*, Saint-Pétersbourg: tip. S. Muller et I. Bogelman, 1891, hors texte © D.R.

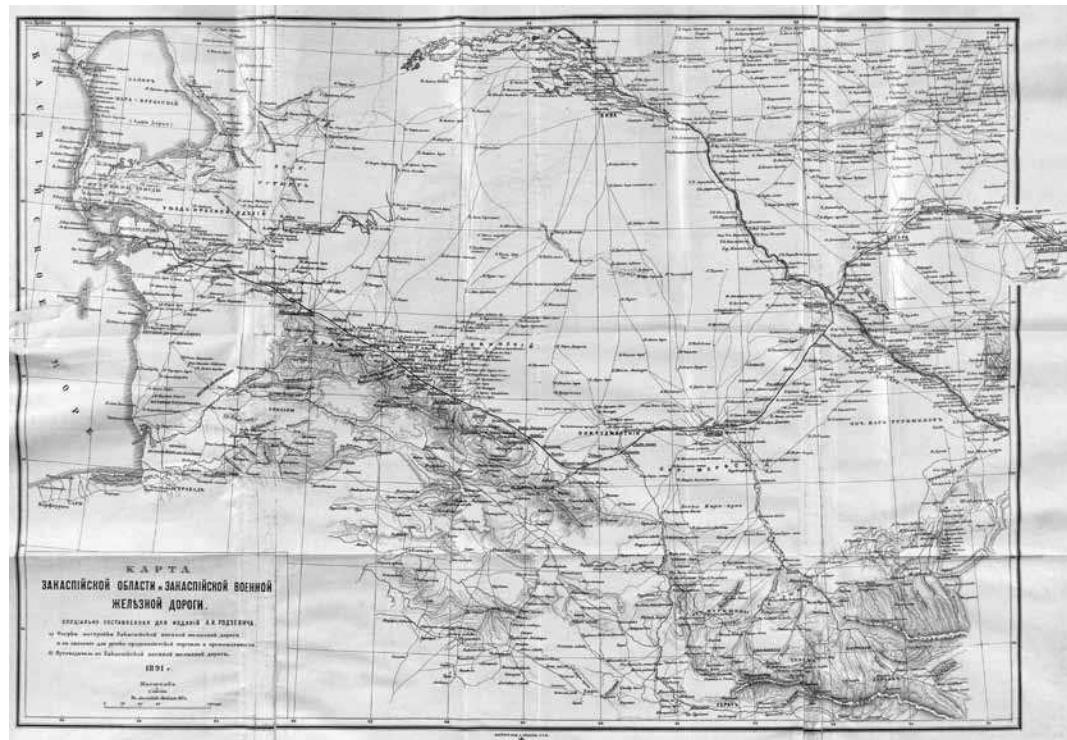


Figure 3. Vue sur Ouzoun-Ada, gravure d'Arens. In N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 169 © D.R.



Figure 4. Chemin de fer transcaspien. D'après le *Recueil Turkestanais*, vol. 401, p. 78 © D.R.



Figure 5. Les ruines du Vieux Merv, gravure par Kohn. In E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 229 © D.R.

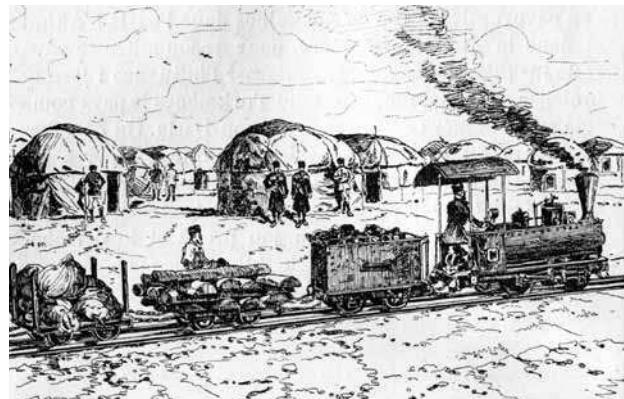


Figure 6. Le chemin de fer Decauville, *in N. Ney, En Asie centrale, op. cit.* (note 3), p. 228



Figure 7. Portrait du Bek de Tchardjouï, gravure de Thiriati. *In E. Boulangier, Voyage à Merv, op. cit.* (note 1), p. 287 © D.R.

Figure 8, ci-dessous. Vue générale de la station de Géok-tépé. *In G. Dobson, Russia's Railway, op. cit.* (note 1), en face de la p. 158 © D.R.



Figure 9, en bas à gauche. Bazar exotisé à Samarkand, gravure de Moller d'après un dessin de Léon Benett. *In J. Verne, Claudio Bombarnac, op. cit.* (note 12), p. 192 © D.R.

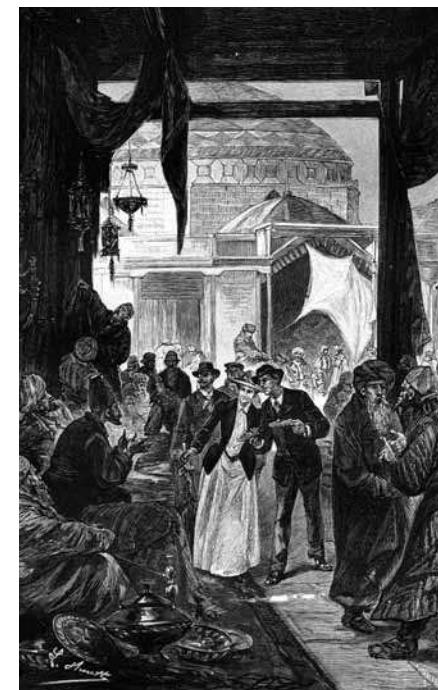


Figure 10, ci-dessus. L'arrivée du premier train à Samarkand. *In G. Dobson, Russia's Railway, op. cit.* (note 1), en face de la p. 1 © D.R.

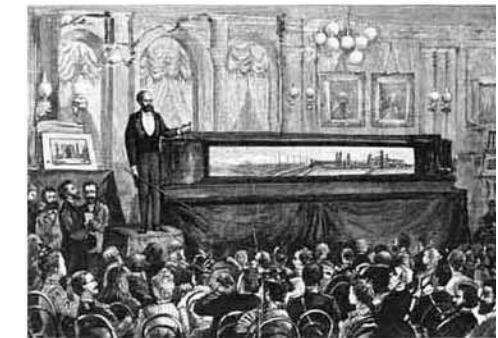


Figure 11, ci-dessous. Présentation publique par P. Ja. Pjaseckij du panorama du Transcaspien à Saint-Pétersbourg; gravure de Shubler d'après un dessin de Pjaseckij. *In Anonyme, «P. Ja. Pjaseckij i ego živopisnye otčety o svoih putešestvijah», Niva, 1895, n° 3, p. 66-68; http://zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/t996.html* © D.R.

NOTES

* Le présent texte constitue une version revue et augmentée de la première publication parue en russe dans les actes du colloque de Samarkand: Sh. Mustafayev et alii (eds.), *Cultural Transfers in Central Asia: before, during and after the Silk Road*, Paris-Samarkand, IICAS, 2013, p. 258-273.

1. Le Transcaspien a été construit en sept ans et demi et en trois étapes: un premier tronçon, long de 232 km, est posé à travers le pays des Tekkés du port Mikhaïlovsk sur la Caspienne à Kizil-Arvat entre le 25 août 1880 et fin 1882, «en temps de guerre, [grâce à une] main-d'œuvre uniquement militaire et dans des conditions assez anormales»; de janvier 1885 à décembre 1886 un deuxième tronçon long de 806 km est ajouté entre Kizil-Arvat et Tchardjouï sur la rive gauche de l'Amou-darya; de novembre 1886 au 15 mai 1888 un troisième tronçon finit par couvrir les 368 km séparant Tchardjouï de Samarkand. En même temps une ligne de 28 km est construite entre Mikhaïlovsk et Ouzoun-Ada, car le premier port à Mikhaïlovsk, «inaccessible aux grands navires», cède sa place de terminus de chemin de fer à Ouzoun-Ada, «port provisoire un peu moins mauvais, et qui sera plus tard Krasnovodsk, où un véritable port doit être aménagé en eau profonde par d'importants travaux déjà en cours d'exécution»: E. Boulangier, *Voyage à Merv. Les Russes dans l'Asie centrale et le chemin de fer transcaspien*, Paris, Hachette, 1888, p. 81-82; É. Blanc, «Le chemin de fer transcaspien», *Annales de Géographie*, vol. IV, n° 16, 1895, p. 325-345, ici p. 325, 327-328, 330. Selon des observateurs de l'époque les derniers changements sont dus à des intrigues nouées contre le général M. N. Annenkov, constructeur et plus tard administrateur du Transcaspien: George Dobson, *Russia's Railway Advance Into Central Asia. Notes of a Journey from St. Petersburg to Samarkand*, London, W. H. Allen & Co, 1890, p. 116-125; George Nathaniel Marquis de Curzon, *Russia in Central Asia in 1889 and the Anglo-Russian Question*, London/New-York, Longmans, 1889, p. 43-44.

2. M. N. Annenkov a été introduit dans la haute administration militaire russe à partir de 1863: il a été impliqué en 1863-1864 dans la pacification d'une révolte polonaise; en 1871, durant la guerre franco-prussienne, il a été attaché militaire en Prusse, puis à Paris; de 1869 à 1878, notamment pendant la guerre russo-turque en 1877, il a enfin été responsable des déplacements de l'armée russe et du transport de l'eau par voie ferrée. C'est dans ce contexte qu'en 1880 il a été chargé de la construction du chemin de fer en Transcaspie, d'abord du premier tronçon de Mikhaïlovsk à Kizil-Arvat, puis en 1887-1888 d'un segment du troisième tronçon de Tchardjouï à Samarkand, avant de gérer lui-même l'ensemble de la ligne jusqu'en 1890.

3. Parmi les meilleurs témoignages de l'époque on peut voir les textes suivants: Oskar Heyfelder, M. N. Annenkov, *Transcaspien und seine Eisenbahn: nach Acten des Erbauers Generalleutnant M. Annenkov*, Hannover, Th. Mierzinski, 1888 (réédit. en 1889: Hannover, Helwingsche Verlagsbuchhandlung); E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1); Napoléon Ney (Commandant), *En Asie centrale à la vapeur. La mer Noire, la Crimée, le Caucase, la mer Caspienne, les chemins de fer sibériens et asiatiques, inauguration du chemin de fer transcaspien, l'Asie centrale, Merv, Bokhara, Samarkand. Notes de voyage*, préface de Pierre Véron, Paris, Garnier frères, 1888 (notamment p. 286-288 pour la chronologie); G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1); E. Blanc, «Le chemin de fer», loc. cit. (note 1), 1895. Parmi les études contemporaines, voir Z. K. Ahmedjanova, *K istorii stroitel'stva železnyh dorog v Srednej Azii (1880-1917)*, Tachkent, Nauka, 1965; C. Poujol, «La construction du chemin de fer transcaspien au Turkestan de 1880 à 1917: reflet des mentalités et conséquences», *Innovation technologiques et mentalités*, Paris, Éditions du CNRS, 1991, p. 187-206; F. Lantz, «Mouvement et voies de communication en Asie centrale. L'avènement d'une colonie», in S. Gorshenina, S. Abashin (éd.), *Le Turkestan russe: une colonie comme les autres?*, Paris, Complexe, Collection de l'IFÉAC - Cahiers d'Asie centrale, 2009, n° 17/18, p. 289-417. Sur la réaction des habitants locaux voir plus spécifiquement G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 196-197; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 154; A. Džumaev, «Najděm li my sebja v potoku peremen? Dinamika istoričeskogo processa i kartiny mira v kul'ture sredneaziatskih narodov», *Družba narodov*, n° 4, Moscou, 2008, p. 161-183.

4. F. Lantz, «Mouvement et voies», loc. cit. (note 3).

5. La comparaison entre l'expérience russe et celle des puissances occidentales attire de plus en plus l'attention. Pour des précisions bibliographiques voir Ph. Bornet, S. Gorshenina, «Zones marginales des études post-coloniales: nouvelles approches et comparaisons entre les mondes indien et russe-soviétique», in Ph. Bornet, S. Gorshenina (éd.), *L'Orientalisme des marges: Éclairages à partir de l'Inde et de la Russie*, numéro spécial d'*Études de Lettres*, Lausanne, Université de Lausanne, 2014, n° 2-3 (vol. 296), p. 51-58.

6. A. Pierre de Cholet, *Excursion en Turkestan et sur la frontière Russo-Afghane*, Paris, E. Plon, Nourrit, 1889, p. 36.

7. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 47.

8. Ce calcul de N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), 1888, p. 339, invité spécial d'Annenkov, semble un peu trop enthousiaste par rapport à la situation générale. Selon les calculs de G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 437-439, les itinéraires allant de l'Europe ou Saint-Pétersbourg/Moscou à Samarkand exigent entre 10 jours, 10 heures et 9 minutes, et 12 jours et 23 heures. Selon G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 3, il faudrait 10 ou 11 jours de Saint-Pétersbourg à Samarkand, mais, avec de la chance, le temps peut être facilement réduit de 2 ou 3 jours. Au Turkestan même, en 1888-1889 il ne faut que 4 à 5 jours pour rejoindre Samarkand à partir d'Ouzoun-Ada d'où part la ligne de chemin de fer: N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), 1888, p. VII; L. de Beylié, *Mon Journal de voyage de Lorient à Samarcande*, Grenoble, Imprimerie F. Allier père et fils, 1889, p. 119; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 62. En même temps, la durée du trajet du train postal qui circule deux fois par semaine peut parfois descendre jusqu'à 63 heures et 15 minutes: G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 438-439.

9. E. Bykov, «Beglyj rasskaz o medlennom prodvijenii v Taškent. Neskol'ko svetlyh myslей o temnoj storone našego položenija v Srednej Azii», *Voennyj sbornik*, 1869, n° 4, in *Turkestanskij sbornik*, Saint-Pétersbourg, 1870, t. 24, p. 79-145, ici p. 125. Pour d'autres témoignages sur les rapports entre les distances et la durée des voyages, voir: S. Gorshenina, *Explorateurs en Asie centrale. Voyageurs et aventuriers de Marco Polo à Ella Maillart*, Genève, Olizane, 2003, p. 104.

10. <http://www.znak-auction.ru/img2.htm?c=9b4cd3> (consulté le 12 avril 2014).

11. À cette époque il y a deux trains de voyageurs par semaine, alors que chaque jour il part également un train de marchandises, qui circule plus lentement et auquel sont habituellement rattachés des wagons de troisième classe pour les voyageurs: E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 135; A. Boutroue, «En Transcaspien: notes de voyage accompagnées d'une carte», extrait de l'*Annuaire du Club Alpin Français de 1896*, Paris, Ernest Leroux, 1897, p. 5-36, ici p. 13-15.

12. Le confort du Transcaspien reste relatif. Très éloignés, de ce point de vue, des trains américains de Pullman ou de l'*Orient Express*, les trains centraasiatiques ne contiennent généralement que des places de deuxième ou troisième classes. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 322, remarque que la première classe serait ici inutile, car le Transcaspien transporte essentiellement des militaires. Selon Dobson, cependant, la première classe correspond à «une ou deux voitures spécialement réservées au général Annenkov et au général-gouverneur»; pour les musulmans on a prévu des voitures séparées de troisième classe et publiée des horaires de train en persan et en turki afin de simplifier les pèlerinages jusqu'à Meshed: G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 126-127, 155, 180; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 155. En 1892 Claudio Bombarnac est déjà installé par son inventeur dans un wagon de première classe (J. Verne, *Claudius Bombarnac. Carnet d'un reporter*, Paris, J. Hetzel, Collection Les voyages extraordinaires, [1892], p. 50-51), alors que, à défaut encore d'une première classe, J. Th. Woolrych Perowne doit en 1897 voyager en deuxième classe, où il fournit ses propres couvertures, cousins et serviettes de toilettes (J. Thomas W. Perowne, *Russian Hosts and English Guests in Central Asia*, London: Scientific Press, 1898, p. 40-41). En outre, le Transcaspien n'est pas lié à des hôtels de luxe comme c'est le cas avec l'*Orient Express* dont les voitures sont branchées au *Péra Palace* d'Istanbul ou au *Ghésireh Palace* du Caire.

13. A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 39 (citation); J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 88; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. IX, 160-161; J. Th. Woolrych Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. IX-X.

14. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 92. Selon N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 107, un rouleau vaut 2,50 francs en 1888, ce qui donne 32 roubles pour un billet. Une année plus tard, Curzon signale que la deuxième classe coûte 38 roubles: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 62. À titre de comparaison, dans les années 1890 les voyageurs ne paient plus que 15 roubles pour le même trajet en deuxième classe (environ 42 francs français de l'époque) et dix roubles en troisième classe (28 francs): A. Boutroue, «En Transcaspie», loc. cit. (note 11), p. 15.

15. Rapport pour le MAE cité in F. Lantz, «Mouvement et voies», loc. cit. (note 3), p. 307, n. 52.

16. Sur l'appartenance socio-professionnelle des voyageurs: S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 88-94.

17. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 9-10.

18. La fascination de la vitesse est telle que la presque totalité des voyageurs ne peut s'empêcher de décompter les jours de voyage: sur un total de 49 jours, de Beylié aurait, selon ses propres calculs, passé 20 dans des villes, 3 jours dans des voitures, 5 sur des bateaux et 21 dans le train: L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 181.

19. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 120-121; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 207-208, 221-223. Voir le résumé de ces observations chez J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 147: «Chose inévitable, depuis la conquête russe [...] il existe toujours deux villes juxtaposées, à Tachkent comme à Samarkande, à Boukhara comme à Merv». Sur la structure double de Tachkent où les deux parties ne s'amalgament pas comme à Bombay, Calcutta et Madras en raison de la date récente de la conquête et du caractère militaire de la ville, voir G. N. Curzon, *Russia*, op. cit.

- (note 1), p. 239. Également J. Sahadeo, *Russian Colonial Society in Tashkent, 1865-1923*, Bloomington, Indiana University Press, 2007.
20. R. Sela, «The ‘Heavenly Stone’ (Kök Tash) of Samarcand: A Rebels’ Narrative Transformed», *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain & Ireland*, vol. 17, 2007, p. 21-32.
21. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 116-117, 126-127. Cette idée pourrait venir de N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 429, qui écrit que Boukhara «manque de caractère». Selon Eugène-Melchior de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, éd. par F. Lantz, Paris, Éditions Transboréal, 2015 [1ère éd. : «Lettres d’Asie», in *Spectacles contemporains*, Paris, Armand Colin, 1891], p. 99-101, «la tristesse et l’infection de la ville passent toute imagination [...] une Venise puante». Claudius Bombarnac relate en se référant à Vambéry que le palais de l’émir est «d’un aspect sinistre [...] bien que les canons de bronze qui en défendent l’entrée semblent plus artistiques que méchants»: J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 117.
22. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 153.
23. E. Boulanger, «Chemin de fer transcaspien: rapport de mission adressé à M. le Ministre des Travaux publics, en février 1887», *la Revue du génie militaire*, avril-juin, Paris, Berger-Levrault & Cie, 1887; *idem*, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1); *idem*, «Voyage à Merv», extrait de *Le Tour du Monde*, Paris, s.n., 1888; *idem*, «Chemin de fer transcaspien: rapport de mission adressé à M. le Ministre des Travaux publics, en février 1887», *Bulletin de la commission internationale du Congrès des chemins de fer*, volume III, partie I, P. Weissenbruch, 1889.
24. E. Boulanger, *Notes de voyage en Sibérie: Le Chemin de fer Trans-Sibérien et la Chine*, Paris, Société d’éditions scientifiques, 1 vol., 1891. Pour sa biographie voir S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 375.
25. Pour sa biographie voir S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 175-176.
26. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 8.
27. A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 44, puis p. 72-210.
28. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3). Pour sa biographie voir S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 376-377.
29. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 389, 391.
30. G. Dobson, *Russia’s Railway*, op. cit. (note 1), p. 5, 13, 204.
31. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8). Pour sa biographie voir D. Bal et alii, *Le Général de Beylié 1849-1910 – collectionneur et mécène*, Catalogue d’exposition du 3 juillet 2010 au 9 janvier, Milan, 5 Continents/Musée de Grenoble, 2011; S. Gorshenina, «Une vision marginale des marges: une relecture à travers les idées reçues du voyage à Samarkand de Léon de Beylié», in Ph. Bornet, S. Gorshenina (éd.), *Orientalismes des marges*, op. cit. (note 5), p. 95-122.
32. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1). Pour sa biographie voir par exemple David Cilmour, *Curzon: Imperial Statesman*, Farrar, Straus and Giroux, 2003.
33. E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 26. Le second groupe dont fait partie Curzon est composé d’un Britannique, trois Français, un Italien, un Néerlandais et un Polonais. Leurs conditions de voyage ont été améliorées grâce à un contrat signé entre Annenkov et la Compagnie Internationale des Wagon-Lits de Georges Nagelmackers à Paris qui a auparavant déjà su aménager les trains de l’*Orient Express* avec luxe et confort: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. IX, 28.
34. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 381, 429-431.
35. Par exemple, il se montre très critique à l’égard de Dobson, Cholet et Vogüé: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 6-7 (citation), 8.
36. J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12).
37. Dans ce roman le Transcaspien est prolongé jusqu’à Pékin le long d’une ligne ininterrompue qui n’a en réalité jamais existé; dans le même ordre d’idées le reporter du *XIX^e Siècle* parvient à Tachkent par le train quelque part avant 1892, alors que le chemin de fer n’y est arrivé qu’en 1894: J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 28, carte en face de la p. 56.
38. Publié dans le cadre de la Bibliothèque d’éducation et de récréation tenue par la maison d’édition J. Hetzel sous le patronage de l’Académie française, ce roman a connu une très large diffusion.
39. J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 47, 86, 106, 131, 133, 148, 159. Pour les détails biographiques de ces précurseurs voir: S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 196-200, 271-278, 296-299; *idem*, «Premiers pas des archéologues russes et français dans le Turkestan russe (1870-1890): méthodes de recherche et destin des collections», *Cahiers du Monde Russe*, vol. 40, n°3, 1999, p. 365-384; *idem*, «Turkestanskie putešestvija Šarlja-Èzena

- Užfalvi [Charles-Eugène Užfalvy]», *Kul’turnye cennosti – Cultural Values: 1997-1998*, *Bibliotheca Turkmenica*, Saint-Pétersbourg, European House, 1999, p. 227-234.
40. Ces guides touristiques de la maison d’édition allemande Verlag Karl Baedeker étaient déjà les plus célèbres de l’époque.
41. Pour la période ici présentée les auteurs sont Charles Thomas Marvin (1854-1890) et Demetrius Charles Boulger (1853-1928), qui n’ont jamais visité le Turkestan en personne; le major Charles Edward Yate (1849-1940), membre de l’*Afghan Boundary Commission* qui prend le Transcaspien de Tchardjouï à la Caspienne en février 1888; Vambéry qui livre son analyse en anglais en 1887; les textes comprennent aussi la traduction des sources russes par le colonel W. E. Gowan et leur publication en Inde, ainsi que la traduction des textes d’Annenkov. Pour les voyageurs de la génération précédente, entre 1832 et 1844, la tradition anglophone est représentée par les Britanniques Alexander Burnes (1831-1833, 1836-1841), Abbott, Richmond Shakespear (1840), William Taylour Thomson (1840), Charles Stoddart (1838-1842), Arthur Conolly (1838-1842), Joseph Wolff (1831-1834, 1843), puis, après une pause, des Américains comme le diplomate Eugene Schuyler et le journaliste Januarius Aloysi MacGahan (1873), et des Anglais comme le colonel Valentine Baker (1873), le capitaine Frederick Gustavus Burnaby (1875-1876), le colonel Charles MacGregor (1875), le colonel Donald Stewart (1881), Edmund O’Donovan (1881), St George Littledale (1890), et Henry Lansdell (1882). La période plus tardive, entre les années 1890 et 1917, est représentée par quelques auteurs largement lus comme Annette Meakin (1897, 1902), J. T. Woolrych Perowne (1898), Isabelle Mary Phibbs (1897), Robert Jefferson (1899), Stephan Graham (1916) et Reginald Teague-Jones (1917): G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. X-XI, 3-4, 7, 18; S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9); N. Tucker, “Into Russian Turkistan, 1872-1917: English Travel Literature and the Creation of the Russian Orient”: https://www.academia.edu/660514/Into_Russian_Turkistan_1872-1917_English_Travel_Literature_and_the_Creation_of_the_Russian_Orient (consulté le 22 mai 2014).
42. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 7-8, indique clairement N. Ney, E.-M. de Vogüé, A.-P. de Cholet, G. Bonvalot et H. Moser. Voir également sa liste chronologique de tous les voyageurs: *ibid.*, p. 421-428. Dobson parle aussi de la quantité impressionnante de livres publiés par les Français: G. Dobson, *Russia’s Railway*, op. cit. (note 1), p. 10.
43. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 82; S. Gorshenina, *L’Invention de l’Asie centrale. Histoire du concept de la Tartarie à l’Eurasie*, Genève, Droz, p. 84-100, 106-112.
44. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 144-145.
45. Par exemple, N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 187-188; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 138-139. Pour plus de détails sur ces théories voir: Marlène Laruelle, *Mythe aryen et rêve impérial dans la Russie du XIX^e siècle*, Paris, Éditions du CNRS, 2005.
46. E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 24.
47. J. Girard de Rialle, «Instructions anthropologiques pour l’Asie centrale», *Bulletin de la Société d’Anthropologie*, 1874, t. IX, 2^e série, [séance du 4 juin 1874], p. 417-463; S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9), p. 119-123. Pour des parallèles directs avec Rialle, 1874, voir, entre autres, les descriptions des «Turkomans» de N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 191-197.
48. Pour une analyse des discours sur le patrimoine et les premières étapes de la patrimonialisation voir: S. Gorshenina, «Samarkand and its cultural heritage: perceptions and persistence of the Russian colonial construction of monuments», *Central Asian Survey*, special issue on the *Russian Conquest of Central Asia* dir. by Alexander Morrison, vol. 32/2, 2014, p. 246-269.
49. Parmi les ingénieurs associés au début de l’élaboration du projet du chemin de fer figurent notamment, les Français Joseph-Chrysostome Barrande (1810-1883), Charles Cotard (1835-1902), Ferdinand de Lesseps (1805-1894) (ces deux derniers ayant participé au creusement du canal du Suez de 1859 à 1869) et un Américain Berry: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 35-36; S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9).
50. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 236-237, 256-331, 286-288; G. Dobson, *Russia’s Railway*, op. cit. (note 1), p. 404-410.
51. La construction de la voie ferrée procède directement à partir du train de chantier qui est composé de 27 voitures à deux étages; ces dernières comportent les logements pour les constructeurs, des ateliers, la cuisine, une cantine, une salle de réception, le télégraphe, un centre de premiers secours médicaux, une forge, etc. Toutes les deux verstes (la verste correspondant à 1 067 m) le train de chantier est approvisionné en matériaux de construction et comestibles acheminés par des trains complétés dans la métropole et qui sont les premiers à parcourir la ligne du Transcaspien.
52. Utilisé durant les premières étapes du travail, ce chemin de fer portatif a été abandonné en 1881 comme principal instrument de construction: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 41-49.

53. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 336, explique comment il a voyagé dans un train composé de huit *izbas* et de deux voitures-buffets et précise d'où vient ce décor folklorique : «N'ayant pas encore reçu les wagons de sa ligne, [Annenkov] les a remplacés par les izbas qu'il a fait venir de Russie [...] C'est tout à fait la petite guinguette de foire». E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 64, décrit ce «village d'opéra-comique», composé des «isbas de style russe, non pas la réelle et pauvre chaumière du moujik, mais le joujou conquêt, minuscule, que vous avez pu voir dans le décor du théâtre. Les maisonnettes brillent au soleil, repeintes en blanc pour la circonstance, avec des rehauts de bleu et de rouge sur les frontons sculptés des portes et des fenêtres. Il y en a ainsi une douzaine à la file, sur autant de plates-formes; un balcon commun les relie, formant une rue de ce village [...]. Les izbas sont pavées de drapeaux, la locomotive disparaît sous les pavillons, les couronnes et les bouquets». L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 113, décrit ainsi ce train : «chaque wagon est constitué par un petit chalet russe monté sur truc. Chaque chalet se compose de deux chambres aux fenêtres historiées et d'un water-closet. L'intérieur des chambres est garni de cotonnades aux couleurs voyantes. Ces villas ambulantes ont été démontées quelques jours après, à l'arrivée du matériel européen, et données comme habitation aux gardiens de la voie». G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 149-150, 192-193, décrit ces voitures de manière plus critique. Selon lui, ces maisons ambulantes grossièrement construites de simples planches en bois, disposant d'une plateforme ouverte mais pas de marches pour y grimper facilement, ressemblent à un chariot tzigane ; spacieux mais sans beaucoup de confort (pas même de toilette), elles sont intérieurement décorées de coton imprégné qui masque les interstices entre les planches, et meublées de banes et de tables de bois brut. En revanche, G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 60, décrit les trains de la génération suivante comme étant très confortables.
54. G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 181-182; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 55-57, 146.
55. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 90-91, 96-97, 109-110, 118, 133; N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 333, 336-337; E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 290-294; E. Blanc, «Le chemin de fer», loc. cit. (note 1), p. 334-338; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 129; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 146-148; J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 86, 114.
56. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 94.
57. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 10; J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 47, 74-75; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 280-283.
58. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 276.
59. E. Blanc, «Le chemin de fer», loc. cit. (note 1), p. 327.
60. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 208.
61. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 275.
62. G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 199; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 37-38, 47-48; A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 34-35.
63. E. Blanc, «Le chemin de fer», loc. cit. (note 1), p. 327; L. de Beylié, *L'Inde sera-t-elle russe ou anglaise?*, Paris, Berger-Levrault et C°, 1884, p. 144; idem, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 93-94; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 11, 13, 120, 267-269, 310-312; A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 34-35.
64. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 236-237, 256-331, plus spécifiquement p. 286-288.
65. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 93.
66. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 13, 120, 310-312.
67. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 93-94.
68. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 277.
69. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 146-147, 300; L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 144. La fascination pour le chemin de fer est telle que Claudio Bombarnac qui arrivera directement en Chine par le train, rêve d'une ligne ferrée permettant aux trains d'aller de Bakou à Ouzoun-Ada à travers le lit de la Caspienne quand cette dernière se sera évaporée : J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 28. Notons toutefois qu'au moment où Ferdinand de Lesseps projette la construction d'une ligne de chemin de fer de Calais à Peshawar en passant par la Russie, l'Iran et l'Afghanistan, Lord Granville (1815-1891) interdit aux ingénieurs français de lancer des études préliminaires sur sol afghan : P. Centlivres, «En marge du "Great Game": les voyageurs français en Asie centrale et en Afghanistan, du capitaine Ferrier à la Croisière jaune», in M.-R. Djalili, A. Monsutti et A. Neubauer (éd.), *Le monde turco-iranien en question*, Paris, Karthala; Genève, Institut de hautes études internationales et du développement, 2008, p. 231-345, ici p. 237.
70. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 191-194, 229, 327-329, 454; E. Blanc, «Le chemin de fer», loc. cit. (note 1), p. 330-334 (les comparaisons entre Transcaspien et Transsaharien); E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1),

- p. 133-134, 153, 215-222, 319; L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 105-107, 130-131; A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 39, 52-54, 68-69, 100-101.
71. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 229.
72. G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 158, 161-163; A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 38-39; L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 101. Pour une description flatteuse de cette opération voir E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 126-134; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 77-92, 386; I. M. Phibbs, *A Visit to the Russians in Central Asia*, London, Kegan Paul, Trench, Trubner and Co., 1899, p. 3.
73. G. Curzon *Russia*, op. cit. (note 1), p. 118-120; I. M. Phibbs, *A Visit to the Russians*, op. cit. (note 78), p. 29.
74. N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 191-219; J. Th. W. Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. 51; A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 39, 68-69.
75. L'oasis d'Akkal-Tekké a appartenu à la lieutenance du Caucase entre 1881 et 1890.
76. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 105-106.
77. Ibid., p. 115; N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 219; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 156-157, 202; E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 101. La conquête de Tachkent pas le général Mikhaïl G. Černjaev (1828-1898) doit entièrement son succès à la coupure du canal qui alimentait la ville en eau.
78. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 105-107; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 133, 389.
79. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 106-107.
80. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 133-134.
81. Ibid.
82. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 106-107. Egalement, E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 43.
83. Ibid., p. 131-132. Sur les qualités exceptionnelles des soldats russes voir également, E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 153, 216-222.
84. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 106-107.
85. Ibid., p. 130-131. Ney observe également cette particularité dans le récit sur les vies de trois personnages comme le fils de Shamil, d'Alikhanov et de Mathim-Kouli-Khan; ce dernier est pour lui «un Abd-el-Kader asiatique qui serait devenu commandant de province en Algérie» : N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 327-329, 454. Également A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 52-54; E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 215; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 131-132; E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 39; J. Th. W. Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. 65-66.
86. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 215.
87. A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 100-101.
88. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 397-398.
89. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 112.
90. J. Th. Woolrych Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. 58.
91. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 319.
92. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 109, 116, 123.
93. E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 447.
94. G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 3.
95. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 160, 383-384. Également J. Th. W. Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. X.
96. Ibid., p. XI.
97. E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 28.
98. S. Gorshenina, «De l'archéologie touristique à l'archéologie scientifique. L'archéologie en Asie centrale de la conquête russe du Turkestan à l'aube de l'époque soviétique: la "non-archéologie" occidentale», in *ISIMU-6, El Redescubrimiento del Asia Central: nuevos horizontes en la historia y la arqueología del Oriente antiguo*, collection : *Cuadernos del seminario Walter Andrae*, año Académico 2003-2004, VI, tomo I, Madrid, Universidad Autónoma de Madrid, 2006, p. 33-46.
99. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 168-169.
100. G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 227-228.
101. G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 17, 29-30, 430.
102. L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 75.

- 103.** *Ibid.*
- 104.** G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 5; E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 48, 71, 329; N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 312. Cette situation se reflète dans le roman de Jules Verne: en tant que Français, Claudio Bombarnac ne rencontre aucun problème pour obtenir cette permission: J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 5-6.
- 105.** Si la majorité des voyageurs – à l'exemple de Dobson – sont restés collés au chemin de fer, Cholet, accompagné par le gouverneur de Merv, le colonel Alikhanov, arrive en 1888 à Penjdeh et Zulficar. Cet exploit est toutefois répété par les Anglais Burnaby et O'Donovan qui peuvent également atteindre les frontières afghanes et persanes: A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6); G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 7, 11; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 8. Voir également S. Gorshenina, *Explorateurs*, op. cit. (note 9).
- 106.** G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 18, 110.
- 107.** *Ibidem*, p. 27; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 9, 13-14.
- 108.** I. M. Phibbs, *A Visit to the Russians*, op. cit. (note 78), p. 3.
- 109.** N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 50-53; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 429-430. Seul Bombaranac sait parler toutes les langues: J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 5.
- 110.** L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 27, 58, 135; J. A. MacGahan, *Campaigning on the Oxus and the Fall of Khiva*, London, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 1876, p. 107.
- 111.** L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 146, 128-129, 316.
- 112.** G. Dobson note qu'il a reçu beaucoup de documents (cartes, photographies, informations) d'Annenkov, d'Alikhanov, du prince Gagarin, de Heyfelder et de Rodzevič: G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. VI. Pour un exemple typique de constitution d'une collection photographique de «types» ethnographiques d'Asie centrale par les administrateurs coloniaux russes voir S. Gorshenina, «Krupnejšie proekty kolonial'nyh arhivov Rossii: utopičnost' total'noj Turkestani general-gubernatora K. P. fon Kaufmana», *Ab-Imperio*, 2007, n°3, p. 291-354.
- 113.** Pour l'analyse de ce processus voir: S. Gorshenina, «Samarkand and its cultural heritage», loc. cit. (note 47).
- 114.** J. Verne, *Claudius Bombarnac*, op. cit. (note 12), p. 70-76.
- 115.** E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 316; L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 146, 128-129, 316; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 94-95. J. Th. W. Woolrych Perowne (*Russian Hosts*, op. cit. [note 12], p. 46-47) remercie en 1897 W. de Klemm, agent russe à Ashkhabad parlant parfaitement anglais.
- 116.** J. Th. Woolrych Perowne, *Russian Hosts*, op. cit. (note 12), p. 86, 89.
- 117.** *Ibid.*, p. 48-51, 53. Les organisateurs n'ont à l'évidence pas tenu compte de l'effet traumatisant de cette représentation théâtrale, bien que selon E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 48: «Les Turcomans gardèrent de cette nuit [de massacre] une épouvanter salutaire; longtemps après, quand le pacifique railway inaugura ses gares avec la fanfare du bataillon, les femmes et les enfants s'enfuyaient en poussant des hurlements de terreur; on avait peine à les persuader que cette musique n'était pas le signal d'un nouveau massacre».
- 118.** M. de Ujfalvy-Bourdon, *De Paris à Samarkand: le Ferghanah, le Kouldja et la Sibérie occidentale. Impressions de voyage d'une Parisienne*, Paris, Hachette, 1880.
- 119.** G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. XIV.
- 120.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 270. Pour une fête «ordinaire» de ce genre, voir, par exemple, l'inauguration à Tchardjoui: A. P. de Cholet, *Excursion*, op. cit. (note 6), p. 259-263.
- 121.** Le décalage entre le calendrier julien utilisé en Russie et le calendrier grégorien (de nouveau style) a été de 12 jours pour le XIX^e siècle et de 13 jours pour le XX^e siècle.
- 122.** Sur le déroulement de l'inauguration voir N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 283, 342-389; Anonyme, «Železnaja doroga V Samarkande», *Pravitel'stvennyj vestnik*, in *Turkestan'skij sbornik*, Tachkent, 1888, t. 432, p. 95-97.
- 123.** G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 277; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 73-74.
- 124.** *Il était une fois l'Orient Express*, Catalogue de l'exposition à l'Institut du monde arabe, Paris, IMA, Snoeck, 2014, p. 23, 25, 30, 72-74.
- 125.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 5, 9; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 277-278.
- 126.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 5.
- 127.** *Ibid.*, p. 1-2.
- 128.** E. Boulangier, *Voyage à Merv*, op. cit. (note 1), p. 47.
- 129.** Parmi les invités français identifiés ici figurent Gustave Léon Niox (1840-1921), colonel, historien, géographe et professeur de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr; d'Orval (1851-1911); Napoléon Ney (1849-1900); le comte Jean de Pontevès Sabran (1851-1912); le marquis Eugène-Melchior de Vogüé; le commandant d'artillerie Bailloud (Maurice Camille Bailloud, 1847-1921); le général Thomassin, attaché à l'état-major du corps d'armée (François Achille Thomasin, 1827-1919); un officier De Constantin (comte et délégué du ministère du Commerce?); le comte de Vauvieux (1836-1900), premier secrétaire de l'ambassade de France à Saint-Pétersbourg: N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 14; L. de Beylié, *Mon Journal*, op. cit. (note 8), p. 137; G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 227. E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 72, affirme que le jour de l'inauguration les seuls étrangers «étaient exclusivement des Français».
- 130.** Dobson réussit non sans problème à se joindre à la délégation française: G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 17, 73-74, 103; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 6.
- 131.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 5.
- 132.** *Il était une fois l'Orient Express*, op. cit. (note 122), p. 25, 75 sq.
- 133.** N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 389, 391; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 5.
- 134.** E.-M. de Vogüé, *À toute vapeur vers Samarcande*, op. cit. (note 21), p. 24.
- 135.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 6-7.
- 136.** *Ibid.*, p. 43.
- 137.** N. Ney, *En Asie centrale*, op. cit. (note 3), p. 283, 342-389.
- 138.** O. Heyfelder, M. N. Annenkov, *Transkaspien*, op. cit. (note 3).
- 139.** Paru pour la première fois en 1875, ce manuel a été traduit en plusieurs langues européennes et réédité pour la dernière fois en 1999.
- 140.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 246-247; G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 46-47, 194.
- 141.** G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 46-47, indique que c'est de ce livre qu'il a tiré l'essentiel de l'information technique, avec des compléments pris sur les données de Boulangier. Cet exemple qui montre comment les sources russes ont été utilisées comme base de réflexion n'est pas unique: le journaliste américain du «New-York Herald» J. A. MacGahan écrit son aperçu des expéditions militaires contre Khiva sur la base des données russes qui lui ont été fournies par Robert Michell de l'India Office: J. A. MacGahan, *Campaigning on the Oxus*, op. cit. (note 108), p. 237. Il en va de même plus tard avec Henry Lansdell (*Russian Central Asia including Kuldja, Bokhara, Khiva and Merv*, London, Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, 2 vols., 1883, vol. I, p. VI) qui nomme notamment L. T. Kostenko comme source de ses statistiques.
- 142.** L'exemplaire de cet album déposé à la New-York Public Library est consultable à l'adresse NYPL Digital Gallery: <http://digitalgallery.nypl.org/nypldigital/dgkeysearchdetail.cfm?trg=1&strcID=100436&imageID=50877&total=38&nu> m=0&parent_id=100120&word=&s=¬word=&d=&c=&f=&k=0&sScope=&sLevel=&sLabel=&lword=&lfield=&sOrt=&imgs=20&pos=2&snum=&e=w. Une autre exemplaire est disponible à l'adresse de la bibliothèque de Tsarskoe selo: <http://book-old.ru/BookLibrary/110000-Zakaspiyskaya-Obl/1880-primerno-okolo.-Albom-Zakaspiyskaya-voennaya-zheleznyaya-doroga.html> (consulté le 10 avril 2014). Pour une description des stations voir: G. N. Curzon, *Russia*, op. cit. (note 1), p. 60-61.
- 143.** V. Šumakov, «Žizn', trudy i stranstviya Nikolaja Karazina, pisatelia, hudožnika, putešestvennika», *Zvezda Vostoka*, n°6, 1975: <http://rus-turk.livejournal.com/146485.html> (consulté le 12 mai 2013).
- 144.** N'étant pas parvenue à retrouver cet album, je me limite ici à reproduire la description fournie par l'étude de V. Šumakov, «Žizn'», loc. cit. (note 143). Selon cet auteur, cet album, édité à Paris par la maison d'édition Boissonnade comportait 20 planches avec quelques chromolithographies sur chaque planche (les dessins d'origine sont des aquarelles); une partie de ces dessins a été publiée l'année même, donc en 1888, dans la revue *Illustration universelle*; une aquarelle «Construction du chemin de fer Transcaspien» se trouve actuellement au Musée des Beaux-Arts de B. Rudnev de la ville de Lebedin dans le district Sumskij en Ukraine. V. A. Priščepova, *Illjustrativnye kollekci po narodam Central'noj Azii vtoroj poloviny XIX-načala XX veka v sobranijah Kunstkamery*, Saint-Pétersbourg, Nauka, 2011, p. 363-364, propose un tour d'horizon des œuvres de Karazin de l'année 1888 publiés essentiellement dans les revues *Illustration universelle* et *Niva*, dont des coupures ont été accumulées dans les collections du Musée d'ethnographie et d'anthropologie de Saint-Pétersbourg, mais Priščepova ne mentionne pas cet album.
- 145.** Anonyme, «P. Ja. Pjaseckij i ego živopisnye otčety o svoih putešestvijah», *Niva*, 1895, n°3, p. 66-68: <http://zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/1996.html> (1895) (consulté le 20 mai 2013).
- 146.** G. Dobson, *Russia's Railway*, op. cit. (note 1), p. 328-329.

147. S. Gorshenina, *Asie centrale. L'Invention des frontières et l'héritage russe-soviétique*, Paris, Éditions du CNRS, Espace et milieux, 2012, p. 37-183, *passim*.

148. G. N. Curzon, *Russia*, *op. cit.* (note 1), p. 392-393. Voir également G. Dobson, *Russia's Railway*, *op. cit.* (note 1), p. 12.

149. E.-M. de Vogué, *À toute vapeur vers Samarcande*, *op. cit.* (note 21), p. 104.

150. Cf. «Russia treats Orientals in Oriental fashion. The moderation of England is looked upon as weakness. We, in England, ignorantly look upon Russia as a European country, and as such, a civilizing power. Travelers tell us that the civilization of the masses in Russia is lower than that of the Asiatic tribes; should that be true it is difficult to see what advantages to these people themselves can accrue from their incorporation into the Great Muscovite Empire» : I. M. Phibbs, *A Visit to the Russians*, *op. cit.* (note 71), p. 148.

ALBERT KAGANOVITCH*

Université de Manitoba, Canada

L'acculturation de la communauté juive boukhariote et l'émancipation féminine

L'EDAH EN MUTATION¹

Au début, la conquête du Turkestan par les Russes n'a pas beaucoup changé le mode de vie de la communauté juive de la région (en hébreu *edah*, c.-à-d. *sub-ethnie*), mais elle a favorisé l'introduction de mutations progressives, non seulement dans le mode de vie domestique, l'apparence, mais également dans la religiosité et la conscience de soi des membres de cette communauté. L'ouverture de routes sécurisées leur permit d'envisager d'aller suivre des études dans les *hederim* et les *yeshivot* auprès des cours hassidiques d'Europe orientale et en Terre d'Israël (*Eretz Israel*). La mise en place des moyens de communication avec les autres communautés juives donna aux juifs de cette région la possibilité d'acheter dans ces pays et de ramener un grand nombre d'ouvrages religieux, écrits en hébreu, ce que souhaitait ardemment leur leader charismatique Yosef Maman, grand rabbin de Boukhara de 1793 à 1823. Artisans la plupart du temps dans la période précédant la conquête, les juifs de Boukhara furent de plus en plus attirés par le commerce et l'entreprise, mutation facilitée par la construction au Turkestan d'un réseau ferroviaire. Une aisance financière croissante, ces nouveaux moyens de communication, les liens établis avec les autres communautés juives européennes, ainsi que le réseau postal en Asie centrale, donnèrent la possibilité aux juifs de Boukhara de faire venir pour leurs enfants, de bons maîtres en théologie, aussi bien de Palestine que de la Zone de Résidence (en russe : *čerta osedlosti*)².