



Cahiers d'Asie centrale

17/18 | 2009

Le Turkestan russe : une colonie comme les autres ?

Mouvement et voies de communication en Asie centrale. L'avènement d'une colonie

François Lantz



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/asiecentrale/1226>
ISSN : 2075-5325

Éditeur

Éditions De Boccard

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2009
Pagination : 289-317
ISBN : 978-2-8048-0174-8
ISSN : 1270-9247

Référence électronique

François Lantz, « Mouvement et voies de communication en Asie centrale. L'avènement d'une colonie », *Cahiers d'Asie centrale* [En ligne], 17/18 | 2009, mis en ligne le 26 mai 2010, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/asiecentrale/1226>

Mouvement et voies de communication en Asie centrale. L'avènement d'une colonie

François LANTZ

Abstract

From 1839 to 1907, Russia extended its domination all over Central Asia, restructuring and colonising a supposedly nomadic land with no limits. This “forward movement” that lasted for over half a century cannot be understood without addressing the communication lines’ status. This paper intends to analyse Russian colonisation in terms of motion, establishing how the lines of communication, and in particular the Transcaspian railway, played a major role in the making of Russian Turkestan, not only as an instrument of moral and military conquest, but even more essentially, in imposing a new system of order and circulation throughout the Steppes. A land in motion and railway traffic: these two categories inevitably clashed and, together with the streams of people, ideas and goods, changed the very definition of the Central Asiatic space.

Keywords: Central Asia, Russian Turkestan, Colonisation, Lines of Communication, Transcaspian Railway, Orenburg-Tashkent Railway, Colonial Representations, Movement.

Résumé

De 1839 à 1907, la Russie a étendu sa domination sur l'Asie centrale, réorganisant en même temps qu'elle le colonisait un espace réputé nomade et infini. Cette « marche en avant » de plus d'un demi-siècle ne peut se concevoir sans aborder la question des voies de communication. L'article développe une approche de la colonisation russe en termes de mouvement et montre combien les voies de communication ont participé – en particulier le chemin de fer Transcaspien – à la formation du Turkestan russe, en tant qu'instrument de conquête morale et militaire, mais aussi en imposant un ordre et une circulation nouvelle à travers la steppe. Terre de mouvement et

François LANTZ est professeur certifié d'histoire-géographie (CAPES) au lycée Marie Laurencin (Mennecey), titulaire d'une maîtrise en histoire (2003) et d'un DEA d'études arabes (2004), auteur d'un ouvrage intitulé *Chemins de fer et perception de l'espace dans les provinces arabes de l'Empire ottoman* (Paris, 2005).
plantz@club-internet.fr

circulation ferroviaire, ces deux termes se sont forcément heurtés et ont modifié avec le courant des hommes, des idées et des marchandises la définition même de l'espace centrasiatique.

Mots-clefs : Asie centrale, Turkestan russe, colonisation, voies de communication, chemin de fer transcaspien, ligne Orenbourg-Tachkent, représentations coloniales, mouvement.

La grande affaire est de bouger.

Robert Louis Stevenson

Introduction

Quand les Russes fondent Orenbourg dans les années 1730-1740 et pénètrent dans la steppe en direction du sud-est, ils tracent leur propre histoire sur un corps qui leur paraît indistinct. C'est l'« écriture conquérante »¹, dont parle Michel de Certeau à propos du Nouveau Monde : un espace dont l'histoire se forme par l'écriture et les réalisations de ceux qui l'envahissent. Au-delà d'Orenbourg, les Russes vont se retrouver comme face à « une page blanche (sauvage) »², pénétrer à l'intérieur de l'espace en commençant par lui donner un nom. Ce sera « Asie centrale ». Les images et les mots vont raconter les formes, le vivant et le passé de cette Asie centrale, l'inventer comme si elle n'était devenue réalité que par cette mise en mots. Des fictions sont élaborées qui ne sont pas encore de l'histoire, où les populations apparaissent sauvages, turbulentes, nomades. Et le discours russe, répercuté par les géographes, les voyageurs et les agents diplomatiques, fonctionne comme le récit d'une « vérité » de l'Asie centrale.

Mais que se passe-t-il au juste avec l'Asie centrale ? Dans les archives conservées au Quai d'Orsay (MAE) et au Service historique de l'armée de terre (Vincennes), seuls le « vouloir savoir » et le « vouloir dominer » de la Russie transparaissent. À charge pour l'historien de démêler ce qui se joue derrière les mots, en prenant pour objet d'étude cette écriture de l'Asie centrale par la Russie tout au long du XIX^e siècle.

De fait, la Russie conquiert. De fait, la Russie colonise. Mais par-delà les manifestations de la conquête (campagnes militaires, coups de force, protectorat, annexions) et de la colonisation (migration soutenue), comment l'Asie centrale

¹ Certeau, 2002, p. 9.

² *Ibidem*, p. 10.

apparaît-elle ? Étendue sauvage pour la Russie, l'Asie centrale est colonisée. Elle voit son visage se transformer. Elle s'organise administrativement et devient « Turkestan russe ». Surgissent alors des villes, des routes et des chemins de fer. Une circulation nouvelle anime la steppe, grâce à des voies de communication construites par la Russie. Faut-il alors décrire ces villes, ces routes et ces chemins de fer pour faire vivre au présent et analyser une réalité qu'il appartiendrait à l'historien de qualifier (le Turkestan, une colonie à part entière) ? Nous nous étions posés la question dans un précédent ouvrage, considérant l'influence des chemins de fer sur la formation d'une identité « coloniale », à propos des provinces arabes de l'Empire ottoman³. Ici et là, pourquoi les chemins de fer ? Parce qu'ils introduisent une conception du temps et de l'espace qui met à l'épreuve d'autres modèles locaux. Quand on parle de voies de communication en Asie centrale à la fin du XIX^e siècle, c'est bien des relations que les populations entretiennent avec une représentation conquérante (russe) du temps et de l'espace qu'il est question. Et comment ces voies de communication apparaissent-elles ? Par le trafic, la circulation des hommes et des marchandises. En considérant le mouvement en Asie centrale, il est alors possible de distinguer l'avènement d'une colonie (ce qui *se produit* derrière ce qui *se manifeste*⁴).

Considérer le mouvement, c'est mettre en mots les différents courants qui ont traversé la steppe. Pour cela, nous nous sommes appuyés sur les archives des ministères français de la Guerre et des Affaires étrangères, une documentation peu exploitée⁵ mais riche en informations (mouvement des troupes, statistiques commerciales, état d'avancement des travaux ferroviaires, etc.) compte tenu des relations d'alliance que la France et la Russie avaient nouées depuis 1892 et des voyages que des Français (attachés militaires, scientifiques, commerçants, simples touristes) ont effectués avec l'autorisation du ministre russe de la Guerre.

Mais comment faire le récit du mouvement ? Il ne s'agit pas d'écrire une histoire des voies de communication en Asie centrale. L'entreprise mériterait à elle seule d'autres développements. La formidable aventure du chemin de fer transcaspien, construit à la fin du XIX^e siècle entre la mer Caspienne et Samarcande, et prolongé jusqu'à Tachkent et Andidjan, à travers le Kara-Koum, sur un parcours de plus de 1 800 kilomètres, a très vite passionné les Européens⁶. Mais pour impressionnante et originale qu'elle fût, l'histoire du

³ Lantz, 2005.

⁴ « La 'vérité' change de statut, cesse peu à peu d'être ce qui se manifeste pour devenir ce qui se produit » : Certeau, 2002, p. 27.

⁵ Svetlana Gorshenina a sans doute été la première à explorer ces fonds d'archives : Gorshenina, 2000 et 2003.

⁶ Voir l'étude et la bibliographie rédigées par Édouard Blanc sur le Transcaspien : Blanc, 1895.

Transcaspien ne saurait en elle-même rendre compte du mouvement en Asie centrale. Là encore, il faut se dégager des *manifestations* et considérer derrière les kilomètres de rail ce qui *se produit* dès lors que la Russie impose avec ses chemins de fer une perception nouvelle de l'espace et du temps. Autrement dit, considérer la circulation elle-même, suivre et étudier les courants qui traversent cette Asie centrale.

L'attention portée au mouvement donne alors du sens à l'histoire de la conquête et de la colonisation, considérées, pour la première, comme une lutte contre l'espace (un corps à traverser) et, pour la seconde, comme l'établissement d'une circulation nouvelle. Elle permet enfin de se prononcer sur le caractère colonial du Turkestan. C'est ce que nous voudrions présenter en commençant par suivre les traces laissées par le mouvement dans l'écriture de l'Asie centrale au XIX^e siècle.

I. Terre de mouvement

Dans ses *Écrits sur l'histoire* (1969), Fernand Braudel distinguait trois temps. Un temps long, celui des mouvements pluriséculaires, de la formation des grands massifs et des mers intérieures ; un temps des sociétés, défini par des « facteurs mondes » tels que les grands empires ou les grandes religions ; et un temps des hommes, de l'histoire courte et fracassante des chefs de guerre. Or au XIX^e siècle, quand les Européens commencent à parler d'Asie centrale, leurs discours envisagent chacun de ces trois niveaux. Ce sont bien sûr les revues de géographie qui drainent le discours du temps long et, dans une perspective naturaliste ayant l'homme pour horizon, le temps des sociétés, anciennes et médiévales d'Asie centrale. Quant aux témoignages de la conquête et de la colonisation, ils sont plutôt à chercher du côté des missions diplomatiques et des récits de voyage. Mais quel que soit leur niveau, chacun de ces trois discours porte en lui l'idée de mouvement.

Histoire de circulations

Un mouvement qui peut faire l'objet d'une notice particulière, comme le sujet de la mer d'Aral et de ses « disparitions périodiques » – dans les années 1860, le *Bulletin de la Société de géographie* s'est fait l'écho d'une controverse passionnante sur l'effacement de la mer d'Aral des cartes du monde antique et médiéval⁷ –, ou qui peut filtrer à travers une étude moins spécifique au

⁷ Reclus, 1873.

cours de laquelle l'Asie centrale apparaîtra comme un espace de mise en relation⁸. Pour le temps long, ce sont les *variations* et les *déplacements*, plus que les permanences, qui intéressent les géographes. Mais il pourrait s'agir d'un caractère propre à ce type de temporalité. C'est pourquoi, il nous faut considérer un autre temps de l'histoire.

Plus proche de nous, deux thèmes majeurs de l'histoire des représentations de l'Asie centrale ont été façonnés au XIX^e siècle : le *nomadisme* et les *grandes invasions*. L'étude des sociétés passe désormais par ces deux paradigmes : le nomadisme, quand il s'agit de définir, depuis Paris, Londres ou Berlin, un élément d'identité locale (et de différenciation par rapport à une Europe « civilisée » *donc* sédentaire), et les grandes invasions, quand il s'agit d'écrire une histoire commune. Les sociétés d'Asie centrale seraient ainsi fondamentalement nomades et ne partageraient avec l'Europe qu'une histoire cruelle et dévastatrice. Ici encore, la route est considérée comme un élément central de définition du pays. L'Asie centrale devient *par nature* « la grande route historique »⁹ du commerce (quand il s'agit d'entrer en communication avec l'Inde) ou des grandes invasions (quand les Européens l'envisagent du point de vue des populations asiatiques). Les empires, quant à eux, sont forcément nomades et ne paraissent devoir rencontrer l'Europe que dans une charge brutale. On imagine, en sens inverse, les bouleversements induits par l'arrivée des chemins de fer en Asie centrale.

Ces deux premiers niveaux nous mettent en présence d'un espace-route ou d'un espace traversé à l'intérieur duquel on enregistre des variations et des déplacements, et qu'on identifie comme nomade, même s'il demeure à l'époque largement inexploré. Au milieu du XIX^e siècle, les revues parlent encore d'« espace » (indéterminé) et de « limites » (dont le franchissement n'entraîne aucun changement d'état), par opposition aux « territoires » et aux « frontières » qui se sont imposés avec les progrès de la colonisation. En témoigne la description d'une carte de l'Asie centrale, publiée en 1865 par la Société de géographie de Saint-Pétersbourg :

« Elle a pour limite au nord le 54° (latitude d'Omsk), au sud le 37° (latitude de Koundouz et Mesched), à l'ouest la mer Caspienne et les monts Oural, à l'est la Chine occidentale, jusqu'au 60° de longitude de Pulkova. Au centre de l'espace ainsi déterminé, il y a *un vide* qui dénote l'absence presque absolue de données

⁸ Maunoir, 1868.

⁹ Lamansky, 1858, p. 16.

géographiques positives [...]. Dans le reste de l'espace occupé par la steppe Kirghize, depuis le lac de Balkasch jusqu'à la mer d'Aral, il n'existe que deux positions astronomiques : Karakaraly et Oulouatou»¹⁰.

L'indétermination domine et continue de nourrir les représentations. Mais à l'intérieur de ce « vide », les populations ne restent pas en place. On passe au troisième temps de l'histoire, celui des hommes. En Europe, on retient des images qui parlent à l'imagination, les *caravanes*, associées au *vide* et au caractère *farouche* des populations. Et dans les images de l'Asie centrale qui dominent à l'époque, ces trois termes se combinent aisément : la circulation des hommes paraît d'autant plus redoutable qu'elle s'épanouit dans un espace sans borne. Et le vide, (ou l'immensité de la steppe), en exerçant sur les populations une attraction presque magique, pousserait celles-ci dans une circulation infinie. « Rien ne saurait arrêter la marche rapide de leurs coursiers ! »¹¹, s'écriait Michel de Galkine à propos des Turcomans de la mer Caspienne. Auteur d'une célèbre notice au début des années 1860, il affirmait qu'il était impossible de maintenir les tribus d'Asie centrale dans ce qui lui apparaissait être de « vraies » frontières, c'est-à-dire des frontières comme on les considérait en Europe, rigides et séparant deux États-nation.

On arrive au seuil de la confrontation. Le mouvement est le thème qui revient le plus quand les Européens posent leur regard sur l'Asie centrale. Ces derniers l'ont éprouvé à différents niveaux et se prennent maintenant à le considérer comme un élément de perturbation. Pour la Russie, la présence de populations nomades et insoumises menace la tranquillité de la steppe avoisinante, mais aussi la notion de frontière, envisagée comme une séparation fixe, loin du caractère mobile (et superposable) des terres de parcours. Or, au milieu du XIX^e siècle, cet espace en moins qu'était l'Asie centrale se trouva pris en étau entre deux empires, la Russie au nord et la Grande-Bretagne au sud, auxquels il importait de définir les limites de leur souveraineté. Les représentations lointaines allaient céder le pas aux rapports circonstanciés, et l'Asie centrale connaître le visage de la conquête et de la colonisation. Ainsi le Turkestan russe est né au cœur d'un espace en mouvement, à l'intérieur duquel les éléments de sédentarité sont pris dans un réseau de circulations (commerce, irrigation, etc.), mais à partir de formules (l'administration coloniale) et de concepts (frontière, souveraineté) qui visaient à réorganiser celles-ci dans un ensemble à dimension impériale.

¹⁰ *Journal de Saint-Pétersbourg*, 1865. C'est nous qui soulignons. L'orthographe des noms du texte original a été respectée.

¹¹ Galkine, 1864, p. 9.

La «marche en avant»

C'est par un oukaze du 11/23 juillet 1867 que le tsar Alexandre II (1818-1881) décida de rassembler tous les territoires conquis par la Russie en Asie centrale en une seule entité, le gouvernorat du Turkestan – plus communément appelé «Turkestan russe»¹². Cette réorganisation des possessions russes s'inscrit dans un mouvement d'expansion plus ancien, parti de Kazan (1552) en direction d'Orenbourg (1735-1742) et censé garantir la tranquillité de la steppe. Fruit d'une rencontre entre un espace (parcouru de courants multiples) et une volonté (d'ordre et de puissance), la «marche en avant»¹³ de la Russie allait connaître son terme en 1907, avec la signature d'un ultime traité de délimitation des frontières avec la Grande-Bretagne¹⁴. C'est entre la première expédition décidée par Nicolas I^{er} (1796-1855) contre Khiva, en 1839, et la signature de cet ultime traité de délimitation des frontières, en 1907, que les Russes ont redécouvert l'Asie centrale, dessinant des frontières, découpant des territoires, administrant des villes et construisant des chemins de fer.

Avant 1839, les cartes étaient rares et souvent dressées à l'aide de données historiques. L'imprécision des connaissances se reflétait dans les représentations du pays et les grandes synthèses appartenaient encore au domaine de la géographie conjecturale¹⁵. Les deux premières séries du *Bulletin de la Société de géographie* (1822-1843) rendent bien compte de cet état de choses, qui commencent à regrouper des connaissances éparées sur l'Asie centrale, à partir de matériaux antiques et médiévaux (entre autres, les relations de voyageurs célèbres, Jean de Plan Carpin en 1245-1247 et Marco Polo en 1260-1269 et 1271-1295) et des aventures des premiers explorateurs russes et britanniques¹⁶.

Entre 1839 et 1867, on assiste à la redécouverte de l'Asie centrale, en suivant, à travers les pages du *Bulletin de la Société de géographie*, la progression de l'armée russe par le Syr Darya et la mer Caspienne, au nord-ouest, par

¹² Pour le distinguer du Turkestan chinois (ou oriental) englobant les oasis de Kashgar et de Yarkand, et du Turkestan afghan, composé d'une dizaine de petits émirats soumis nominalement au pouvoir de Kaboul.

¹³ Expression consacrée. Voir notamment, SHAT, 7N 1471, dépêche n° 173, 15 mai 1887 : «La véritable base de la politique russe en Asie centrale, c'est de *marcher en avant* jusqu'à ce que la Russie y ait une position prépondérante». C'est nous qui soulignons.

¹⁴ Traité signé le 30 août 1907 par Nicolas II pour la Russie et Edouard VII pour la Grande-Bretagne. Il délimitait les zones d'influence des deux empires en Perse, en Afghanistan et au Tibet. Une lettre annexée au traité réglait la question du golfe Persique : Rouire, 1908.

¹⁵ Voir notamment, Humboldt, 1843.

¹⁶ William Moorcroft et George Trebeck (1819-1825), Charles Stoddart et Arthur Conolly (1829-1830 et 1840-1842), Alexander Burnes (1831-1833 et 1836-1841) et Joseph Wolff (1831-1834 et 1845), ainsi que Philippe Nazarov (1813-1814), Nikolaj N. Murav'ev (1819-1820, 1821), Georges de Meyendorff (1820), etc.

l'Irtych et le lac Balkhach, au nord-est. Sur le plan des connaissances, la géographie fait à la suite de la conquête des pas de géant. Les récits de voyage laissent place aux premières explorations scientifiques. Et les articles s'enchaînent, suivant les lignes de postes, traçant les contours du futur Turkestan russe. «C'est toujours aux Russes que nous devons les plus importantes recherches faites dans l'Asie centrale»¹⁷ (1860); «Le pays Transilien, *encore très peu connu*, laissait à désirer de données nouvelles et exactes»¹⁸ (1861); «La vaste partie du continent asiatique [...] qui forme le versant nord-ouest du grand plateau de l'Asie centrale, restait *jusqu'à présent à peu près inexplorée*»¹⁹ (1862); «L'Asie centrale commence à *être mieux connue*»²⁰ (1863); «Cette partie de la Dzungarie, qui s'étend entre le lac Balkash (l'ancienne limite de la puissance moscovite) et les monts Tian-Chan, a été *amplement reconnue par les Russes*»²¹ (1864). En 1865, Tachkent tombait aux mains de la Russie et tandis que la conquête se terminait progressivement à l'Est, on songeait déjà à d'autres expéditions du côté de Khiva (1873).

D'annexion en annexion, le gouvernorat du Turkestan s'est ouvert à de nouvelles provinces, pour désigner à partir de 1884 tous les territoires compris entre le fleuve Irtych et la mer Caspienne – à l'exclusion des khanats nominalemment indépendants de Khiva et de Boukhara²². La conquête militaire avait duré près de cinquante ans (1839-1884). Une ère nouvelle de «conquête morale»²³ et de circulation ferroviaire allait commencer.

II. Conquête et voies de communication

Au cours de cette première période, il est beaucoup question de voies de communication. Elles accompagnent la marche en avant de la Russie et participent au développement de la « fameuse tache d'huile »²⁴ qui figurait, au milieu du XIX^e siècle, l'extension de la domination russe en Asie centrale. Il

¹⁷ Malte-Brun, 1860, p. 328.

¹⁸ Wolkov, 1861, p. 113. C'est nous qui soulignons.

¹⁹ Sabir, 1862, p. 335.

²⁰ Malte-Brun, 1863, p. 25.

²¹ *Idem*, 1864, p. 147.

²² Depuis 1868 pour Boukhara et 1873 pour Khiva, les deux khanats étaient considérés comme des protectorats de la Russie. Des traités de commerce particulièrement sévères et la présence d'un agent russe remplissant les fonctions de résident auprès de l'émir de Boukhara assuraient la domination de la Russie sur ces deux territoires.

²³ Expression consacrée. Voir notamment, MAE, CPC, Russie, vol. 12, dépêche du 22 février 1886, fol° 252: «La russification d'Askhabad et de Merv fait de grands progrès. [...] À la conquête par les armes, succède la *conquête morale*». C'est nous qui soulignons.

²⁴ SHAT, 7N 1472, dépêche n° 678, 30 mai 1892.

est important de rappeler ce qui se joue ici. Par-delà les nécessités d'ordre stratégique, les voies de communication touchent à la maîtrise de l'espace et aux circulations de la steppe. Or c'est bien à l'espace et ses différents courants que la Russie allait devoir s'imposer.

En Asie centrale, la Russie n'entre pas en guerre contre un territoire, comme cela aurait pu être le cas si elle s'était lancée contre la Grande-Bretagne ; elle part à l'assaut d'un espace qui par nature nourrit un désir de conquête. Pour l'Empire, il ne s'agit pas d'un conflit entre deux souverainetés, la rencontre entre deux volontés antagonistes et « la réalisation de celles-ci par d'autres moyens »²⁵. Il n'y a pas de montée aux extrêmes dans le but de soumettre un adversaire à sa volonté. Parce que l'adversaire n'est pas fondé, ou plutôt, il n'advient que par l'espace (infini) et ses circulations à travers l'espace (*alamans [Razzias]*). Face à la steppe, la Russie *devient* une puissance conquérante. Et derrière le mot « conquête », c'est l'espace, plutôt que les populations, qu'il allait falloir soumettre. Dès lors, les voies de communication ne peuvent plus être considérées comme un simple instrument de conquête. En sillonnant la steppe, elles en incarnent la réalité.

Suivant une approche en termes de mouvement, l'histoire de la conquête peut être divisée en trois périodes : dans un premier temps, il s'agit de pénétrer en Asie centrale par des voies de communication traditionnelles. Mais l'isolement de certaines poches rebelles mit au jour la nécessité de tracer sa propre route à travers la steppe. Et face à des difficultés de communication toujours plus grandes, l'idée se forma de construire un chemin de fer. Trois temps, ici, et trois moments de l'histoire qui révèlent, avec le degré d'investissement de la Russie dans la maîtrise de l'espace, la nature même du conflit.

Voies de communication traditionnelles (1839-1867)

De la première expédition du général Perovskij contre Khiva (1839) à la création du gouvernorat du Turkestan en 1867, la Russie n'a pas cherché à se confronter à la nature du terrain. Au contraire, profitant des tours et détours de la géographie, elle s'est appliquée à suivre les voies de communications pré-existantes pour pénétrer en Asie centrale. Dans un exercice de colonisation comparée, Édouard Blanc soulignait le caractère *a priori* incohérent de la conquête²⁶. Selon lui, seule une carte géologique aurait permis de comprendre

²⁵ Clausewitz, 1955, p. 67.

²⁶ Blanc, 1894 : première partie, p. 347.

des itinéraires souvent très longs et très indirects en apparence (par le nord-ouest et Orenbourg, *le long* du Syr Darya, depuis la mer d'Aral jusqu'à Tachkent ; par le nord-est, Barnaoul et le Semirechie, *au pied* des monts Célestes). Mais l'incohérence entrevue par Édouard Blanc pourrait se révéler à un autre niveau, puisque c'est en évitant de traverser la steppe (se confronter à l'espace) que la Russie entendait s'imposer en Asie centrale. Curieux paradoxe, qui s'explique par la chronologie de la conquête. Entre 1839 et 1867, la Russie entre en conflit, au sens propre et au sens figuré, en pénétrant en Asie centrale, pour être à pied d'œuvre, face à son adversaire. Impossible, cela dit, de vaincre sans accepter la confrontation...

À travers la steppe : la prise de Khiva (1873)

À partir de 1867, de la prise de Samarcande (1868) et de la signature de traités de commerce avec les khans de Kokand et de Boukhara, la Russie est entrée dans une nouvelle phase de conquête. Khiva, séparé de l'Empire par un espace de 1 000 kilomètres dépourvu d'eau et de toute possibilité de ravitaillement, restait à prendre. Un espace qui, après une première expédition infructueuse en 1839, avait détourné la marche de la Russie en direction du Syr Darya. Il fallait alors envisager une autre réalité, soumettre la nature pour vaincre les populations. À partir de 1867, la confrontation retardée par cet immense mouvement des troupes devenait imminente.

L'expédition décisive de 1873 fut saluée comme un véritable exploit. Pourtant, les pièces d'artillerie du général Kaufman ne pouvaient pas ne pas l'emporter dans un combat très inégal contre les troupes de Khiva. Alors pourquoi une telle admiration ? Par-delà la victoire militaire, quelque chose de profond force le respect. Le mouvement bien sûr, le mouvement victorieux de la Russie contre l'espace, un désert « nu, brûlant, sans eau, sans ressources »²⁷. Si Khiva est bien tombé au début de l'été 1873, l'assaut final ne fait que couronner la véritable conquête, la persévérance des hommes obligés de tracer leur route à travers la steppe.

Un chemin de fer contre les Turcomans (1880-1884)

Les raisons avancées par la Russie pour s'établir sur la rive orientale de la mer Caspienne sont à mettre en relation avec des impératifs de sécurité. Au lendemain de la prise de Khiva, aucune expédition n'était officiellement prévue

²⁷ MAE, CPC, Russie, vol. 9, dépêche du 20 janvier 1873, fol° 189.

en Asie centrale, mais en cas de nécessité, pour se défendre et punir les actes de brigandage, le prince Gorchakov admettait qu'il serait possible «de recourir à de nouvelles annexions»²⁸. Aux Turcomans de vivre en bonne intelligence avec la Russie, de profiter des routes que celle-ci s'efforçait d'ouvrir au commerce ; mais s'ils décidaient de piller une caravane, alors ils seraient exemplairement châtiés. Voilà pour les raisons officielles. D'un autre côté, on se demandait à Paris si le désir de «se mettre en communication avec Kaboul»²⁹ ne motivait pas en réalité – et malgré l'assurance du cabinet impérial à considérer l'Afghanistan en dehors de sa sphère d'action – l'attention portée par la Russie à l'Asie centrale.

Quoi qu'il en soit, invoqués ou supposés, les deux motifs touchent de près aux voies de communication. À la fin des années 1870, des nécessités majeures de circulation allaient ainsi contraindre Alexandre II à poursuivre sa politique de conquête sur la rive orientale de la mer Caspienne. Mais la traversée du Kara-Koum s'annonçait encore plus périlleuse que celle de la steppe au nord de Khiva. Qu'à cela ne tienne ! À circonstances exceptionnelles, moyens extraordinaires ! La détermination de la Russie à vaincre l'espace était l'élément le plus important de la conquête.

Après la prise de Khiva, les Russes avaient essayé d'organiser une circulation régulière entre la capitale du khanat et Krasnovodsk. De fait, un petit trafic de caravanes s'établit régulièrement entre les deux villes. Mais à la fin des années 1870, les communications étaient coupées avec la mer Caspienne. Pour rétablir celles-ci, le tsar ordonna une série de raids en Asie centrale : les expéditions des généraux Lamakin (1877 et 1878) et Lazarev (1879) se soldèrent toutes par un échec. La conquête n'avancait plus et, conséquence directe de ce qui précède, l'Afghanistan demeurait inaccessible. On voit bien comment des difficultés de circulation ont mis en péril les progrès de la Russie en Asie centrale, l'empêchant d'asseoir durablement son pouvoir du côté de Khiva, de pénétrer plus avant sur la rive orientale de la mer Caspienne et de répondre aux menées de la Grande-Bretagne en Afghanistan (le «Grand jeu»). À l'origine de ces difficultés, les tribus Tekés sèment le trouble et opposent une résistance acharnée à toute tentative de conquête. Il est inutile d'insister sur le récit désastreux des campagnes de 1877, 1878 et 1879 (chaleur, manque d'eau, mortalité des chameaux, etc.) ; bornons-nous à signaler que le transport des troupes et les difficultés de ravitaillement ont constitué le nœud du problème.

²⁸ Circulaire Gorchakov, *in* Ney, 1888, p. 212.

²⁹ MAE, CPC, Russie, vol. 10, dépêche du 31 mars 1878, fol° 73.

À l'état-major, tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il faut en finir avec les Turcomans de la mer Caspienne. Trois échecs n'ont fait que renforcer la détermination du tsar, une quatrième expédition devait réussir à tout prix. Pour s'assurer de la victoire, trois plans d'attaque ont été élaborés, qui mettent chacun l'accent sur la nécessité d'opérer depuis une base avancée – ce sera Kizil-Arvat –, reliée à la mer Caspienne par deux lignes de communication. Les opinions divergent toutefois quant à la nature de celles-ci : piste caravanière ou voie ferrée ? Et si l'on opte pour la voie ferrée, locomotive routière (type Decauville) ou chemin de fer à vapeur ? Au départ, le général Skobelev, chargé de diriger cette quatrième expédition en 1880, ne voulait pas entendre parler de chemin de fer. Il préférerait agir au plus vite, même si personne ne savait combien de temps il faudrait pour établir une voie ferrée entre la mer Caspienne et Kizil-Arvat. D'un autre côté, le général Annenkov, chargé au ministère de la Guerre du service de la mobilisation, avait bien compris que la victoire passerait par la conquête de l'espace.

Fidèle à sa devise – « vaincre, c'est étonner »³⁰ –, Skobelev accepta l'idée d'un chemin de fer, sans renoncer pour autant à une mobilisation rapide. Et c'est ainsi qu'au mois de janvier 1881, dans une formidable explosion de poudre, la forteresse de Geok-tepe tomba aux mains de l'Empire grâce à l'appui du premier chemin de fer à vapeur de l'histoire de l'Asie centrale. En aménageant l'espace en vue de la conquête, la Russie l'emportait définitivement en Asie centrale. La construction de 250 kilomètres de rail en plein désert annonçait le début d'une ère nouvelle.

III. La vapeur au service de la colonisation

Si la marche en avant de la Russie peut se comprendre comme une lutte contre l'espace, la colonisation est aussi affaire de mouvement. La proposition peut surprendre au regard des articles qui mesurent les progrès de l'agriculture ou qui apprécient le développement des villes pour évaluer la réussite de telle ou telle entreprise coloniale. Autant d'éléments de sédentarité qui ont été mis en relation avec les « succès » de la France en Algérie ou de la Grande-Bretagne en Inde. Mais derrière le programme officiel de la colonisation, ses méthodes, les discussions interminables sur les mérites et les inconvénients de l'administration russe, il faut prendre du recul et regarder les circulations qui se forment à travers la steppe. On distingue alors des routes, parcourues par des hommes et

³⁰ Ney, 1888, p. 238.

des marchandises, qui sillonnent l'Asie centrale comme jamais auparavant. C'est en s'affranchissant de l'espace que la Russie a conquis l'Asie centrale. C'est en lui imposant une circulation nouvelle qu'elle allait coloniser le pays.

Et les incertitudes quant au statut du Turkestan (une colonie à part entière?) se dissipent en suivant l'histoire des voies de communication. Il fallut ainsi attendre 1888 et l'inauguration de la gare de Samarcande pour que les premiers effets de la conquête se fassent sentir. Comment le Turkestan est-il ensuite advenu en tant que colonie? Et par quoi l'investissement d'une relation de type colonial est-il confirmé au niveau international? Autant de questions dont les réponses s'articulent autour de l'idée de mouvement. Et de conclure sur l'importance des voies de communication dans la formation de l'Asie centrale contemporaine.

Libre circulation (1867-1881)

Créé en 1867, le gouvernorat du Turkestan ne connaît pas tout de suite une histoire sereine. La présence de garnisons le long des lignes qui ont servi à pénétrer en Asie centrale ne suffit pas à donner au territoire toute la stabilité espérée d'une colonie. Pourquoi fallut-il attendre deux décennies pour que la situation s'améliore? On peut d'abord invoquer l'histoire. Au moment de la création du gouvernorat du Turkestan, la conquête de l'Asie centrale n'est pas terminée. Les officiers qui vont se succéder à la tête des différentes provinces et du gouvernorat général³¹ continuent ainsi à se comporter en chefs de guerre, désireux d'étendre leur territoire et leur influence. Ce qui explique le remplacement en 1884 du général Chernjaev, à la tête du gouvernorat du Turkestan depuis 1882, par le général Rozenbakh, jugé moins remuant que son prédécesseur et « qui [passait] pour être plus doué de qualités [...] administratives et politiques que de qualités militaires »³². On peut aussi invoquer la personnalité du tsar, dont l'autorité lointaine permit aux officiers, gouverneurs de provinces ou commandants de postes, de se sentir qu'ils avaient les coudées franches en Asie centrale (comme le général Chernjaev qui s'empara de Tachkent malgré un ordre contraire d'Alexandre II).

Mais derrière ces difficultés, comment s'exprime la volonté de domination de la Russie? Comme souvent avec les grandes puissances, la signature d'un

³¹ Comme tous les gouvernements généraux de l'Empire, le Gouvernement général du Turkestan est composé de plusieurs provinces [*oblast*].

³² MAE, CP, Russie, vol. 270, dépêche du 21 décembre 1884, fol° 399.

traité bilatéral constitue la première étape de la colonisation (une colonisation qui ne dit pas toujours son nom). C'est ce qui s'est passé en Asie centrale au tournant des années 1860-1870, quand la Russie signa trois conventions avec Kokand (1868), Boukhara (1868) et Khiva (1873). Et que contiennent au juste ces conventions ? Elles parlent de franchises, droits de douane, liberté de circulation, justifiés par la volonté de mettre en place un « certain système administratif »³³ qui permette au commerce de se développer. On retrouve le double motif qui avait justifié officiellement la conquête de l'Asie centrale – sécurité et circulation –, avec une volonté de permanence que traduit la mise en place d'une administration particulière. Il importe moins d'évaluer la réalité des motifs invoqués par la Russie (s'enrichir grâce au commerce³⁴) que de constater les effets induits par de telles conventions (constituer un espace à l'intérieur duquel la Russie organise toutes les circulations : des hommes, des marchandises et des idées). En effet, c'est par le mouvement que la colonisation va prendre, et c'est au travers de ces circulations qu'on pourra apprécier l'avènement d'une colonie. En abolissant les frontières douanières à partir de 1868, Alexandre II réalisa l'union de tous les territoires situés à l'est de la mer Caspienne. Les conditions étaient réunies pour qu'une circulation pérenne voie le jour ; encore fallait-il disposer de bonnes routes pour que celle-ci se mette en place.

Revenons aux traités de commerce signés du temps de la conquête. Dans la convention de 1873, outre les articles consacrés à l'établissement d'une libre circulation entre Khiva et Saint-Petersbourg³⁵, la Russie se préoccupe explicitement des voies de communication. Le traité stipule en effet également que la « navigation sur le fleuve Amou Darya sera libre tant pour les paquebots impériaux que pour les bateaux des simples particuliers russes » (article 5)³⁶. La « Russie pourra [aussi] construire des ports pour les bateaux dans les emplacements les plus convenables sur les terrains appartenant au khan sur la rive gauche du fleuve »³⁷ (article 6). On reconnaît ici les préoccupations essentielles de l'Empire pour qui il devenait nécessaire de contrôler les principaux axes de communication. De ce point de vue, l'annexion de Khiva illustre les rapports qui existent entre *conquête*, *mouvement* et *colonisation*. Qu'on se souvienne de l'objectif poursuivi par la Russie en 1873, des difficultés de

³³ MAE, CP, Russie, vol. 246, dépêche du 14 novembre 1872, article annexé, fol° 289-291.

³⁴ En 1881, Élisée Reclus estimait que les produits de l'Asie centrale ne représentaient toujours pas de quoi payer la construction et l'exploitation d'un chemin de fer : Reclus, 1881, p. 566.

³⁵ Le traité signé entre la Russie et Khiva date du 1^{er} août 1873.

³⁶ MAE, CPC, Russie, vol. 10, dépêche du 20 février 1878, traité annexé, fol° 60-68.

³⁷ *Ibidem*.

l'expédition du général Kaufman et des effets du traité conclu avec Khiva : on retrouve à chaque fois ces différents éléments combinés. Il est tout d'abord question de rétablir les communications entre Khiva et Krasnovodsk (conquérir pour mieux circuler), en traversant un désert « nu, brûlant, sans eau, sans ressources »³⁸ (conquête et mouvement), pour finalement obtenir du khan qu'il abandonne l'organisation de l'espace et toutes les communications au gouvernement de Saint-Petersbourg³⁹ (colonisation et communication).

Quant aux premiers agissements de la Russie après la capitulation du khan, ils illustrent parfaitement la thèse d'une colonisation par le mouvement. Un mois environ s'était écoulé depuis la prise de Khiva lorsque la *Gazette du Turkestan* annonça le départ, « en date du 28 août 1873, de la première caravane se rendant à Krasnovodsk »⁴⁰. D'après ses conducteurs, le voyage ne devait pas excéder douze jours... Il en fallut près de vingt-deux (compte tenu des tours et détours que la caravane dut effectuer pour ne pas être attaquée). Toujours est-il que la Russie signalait par là sa victoire et ses intentions. L'espace était bel et bien vaincu, la conquête pouvait s'approfondir (devenir « morale ») par le mouvement des hommes et des marchandises.

On voit bien comment s'est organisée la colonisation de l'Asie centrale, unifiant l'espace et traçant des routes pour établir une circulation nouvelle à travers la steppe. Pourtant, près de quinze ans après la création du Turkestan, les résultats sont mitigés. Certes, une grande partie de l'Asie centrale a été conquise par la Russie, mais la « greffe impériale » n'a pas pris : l'administration russe n'a pas réussi à dynamiser le mouvement des marchandises et les communications sont régulièrement coupées entre Khiva et Krasnovodsk. Du point de vue du commerce, personne ne doute que le poids de l'Asie centrale est « à peu près nul »⁴¹ (c'est à peine si le commerce russe y fait 4 millions de roubles de bénéfice par an) et le Turkestan vit encore sous perfusion de l'Empire (les villages modèles créés par l'administration coloniale sont comme

³⁸ MAE, CPC, Russie, vol. 9, dépêche du 20 janvier 1873, fol° 189.

³⁹ Article premier : le khan s'engage à renoncer expressément à toute « communication [...] avec les khanats limitrophes ainsi qu'avec d'autres puissances » (c'est nous qui soulignons) – c'est l'Empire qui contrôle les communications en Asie centrale. Article 2 : les limites entre le territoire russe et le territoire du khan sont arrêtées par la Russie – c'est l'Empire qui définit les frontières en Asie centrale. Articles 5 et 6 : la Russie se réserve la possibilité de créer une navigation sur l'Amou Darya – une flottille fut créée en 1893 (sans grand succès, cela dit, compte tenu des difficultés de navigation et de la concurrence du Transcaspien qui, à partir de 1888, en reliant la mer Caspienne à Samarcande, permettait de pénétrer au cœur de l'Asie centrale). Articles 8, 9 et 10 : libre circulation des commerçants et des caravanes russes et suppression des droits de douane pour les commerçants russes sur le territoire du khan et les pays avoisinants.

⁴⁰ MAE, CCC, Tiflis, vol. 4, dépêche du 10 décembre 1873, fol° 107.

⁴¹ MAE, CP, Russie, vol. 252, dépêche du 1^{er} avril 1876, fol° 193-194.

posés dans un espace qui se refuse à les intégrer). À partir de 1881, toutefois, avec le début des travaux de construction du futur chemin de fer transcaspien, les choses vont commencer à changer.

Transition (1881-1888)

En 1881, avec l'arrivée au pouvoir d'Alexandre III (1845-1894), c'est toute la politique de la Russie en Asie centrale qui est à revoir. À peine le nouveau tsar était-il monté sur le trône qu'il annonçait la fin du système exploité par les Kaufman, Skobelev et autres Chernjaev. Finis les coups de force et les avancements rapides. Avec Alexandre III, on entre dans une nouvelle période de l'histoire du Turkestan.

En ce qui concerne les voies de communication, ce changement d'appréciation est particulièrement net. Au début des années 1880, les routes tracées par la Russie étaient encore dangereuses. Régulièrement coupées par les Turcomans, elles ne permettaient pas une circulation régulière en Asie centrale. Mais avec la prise de Geok-tepe (1881) et la soumission de Merv (1884), les Russes optèrent pour l'établissement d'une voie de communication permanente. Certes, la décision de construire un chemin de fer pour venir à bout des Turcomans de la mer Caspienne fut prise sous le règne d'Alexandre II (en 1880). Mais il s'agissait d'un instrument de conquête, et à l'état-major, rares étaient ceux qui l'envisageaient comme un instrument d'aménagement du territoire. Par ailleurs, les travaux de prolongement du Transcaspien ont commencé en 1885, après l'annexion de Merv, sous le règne d'Alexandre III. Auparavant, seul le tronçon *utile* à la campagne du général Skobelev avait été consolidé (entre 1880 et 1881). Ce n'est que dans une perspective plus longue, afin de relier la mer Caspienne à Samarcande, que les travaux ont été poussés jusque-là (1886-1888). Cette première passerelle entre le territoire transcaspien et le gouvernement général du Turkestan, séparés administrativement par le khanat de Boukhara, réalisait l'unification du pays.

Avec le Transcaspien, l'Asie centrale se transforme peu à peu. Un chemin de fer relie deux morceaux du territoire d'une future colonie⁴². C'est une voie de communication permanente, assurant un trafic régulier (deux trains par jour au début du ^{xx}e siècle), contrairement aux pistes caravanières sur lesquelles la circulation dépendait à la fois de la saison (nocturne en été pour éviter les grosses chaleurs, interrompue en hiver à cause des intempéries) et de l'agitation

⁴² Rappelons que le territoire transcaspien n'a intégré le gouvernement général du Turkestan qu'en 1897.

des tribus nomades. Un chemin de fer, donc, soit une ligne directe pour circuler d'un bout à l'autre du pays, par-delà les contraintes de l'espace, en réorganisant les circulations de la steppe. La permanence, la régularité et la vitesse (40 km/h en moyenne) du Transcaspien lui ont permis d'imposer son mouvement, canalisant les flux et modifiant la nature des échanges centrasiatiques. À partir de 1885, ces modifications ont enclenché un processus qui allait aboutir à l'avènement d'une colonie en 1888.

À toute vapeur (1888-1898)

Pourquoi retenir 1888 pour marquer une telle rupture ? N'est-ce pas un peu trop plier l'histoire et faire coïncider les heures de gloire du Transcaspien (1888, inauguration de la gare de Samarcande) avec le récit de la colonisation ? Le changement, en effet, était inscrit depuis 1885. C'est au mois de mai de cette année qu'Alexandre III autorisa le prolongement du Transcaspien jusqu'à Merv, et le 1^{er}/13 décembre 1886 que les rails atteignirent l'Amou Darya. Pourquoi ne pas retenir 1886 pour dater l'ancrage de la Russie en Asie centrale ? N'y aurait-il pas eu assez d'événements marquants cette année-là ? Le premier train fait son entrée en gare de Merv le 2/14 juillet 1886 ; une nouvelle tête de ligne est inaugurée sur la mer Caspienne le 28 avril/10 mai 1886 ; entre 1885 et 1886, 5 millions de pouds⁴³ (environ 80 000 tonnes) de soieries, lainages, coton et bois précieux sont transportés par le Transcaspien. Une quantité non négligeable, mais « tout-à-fait insuffisante pour faire vivre un chemin de fer »⁴⁴. Si les résultats de l'exploitation ne sont pas encore déterminants, ce qui importe ici, c'est de considérer la tendance. Or les caravanes se détournent de leurs itinéraires traditionnels, tout comme les hommes qui, en 1887, étaient plus de 6 000 à prendre le Transcaspien pour se rendre à La Mecque⁴⁵. Le chiffre n'est pas énorme, mais il révèle des habitudes et une circulation nouvelles.

Alors pourquoi 1888 ? D'abord parce que les résultats du commerce, qui ont progressé de façon constante depuis l'inauguration des stations d'Askhabad⁴⁶ (1885), de Merv (1886) et de Tchardjouï (1886), commencent à devenir significatifs. L'écart se creuse par rapport aux années précédentes et confirme la tendance amorcée en 1885-1886 : le Transcaspien réorganise et stimule de

⁴³ Ancienne mesure russe : 1 poud = 16,30 kilogrammes.

⁴⁴ MAE, ADP, Russie, vol. 7 : Boulangier, 1886, p. 43. Seule la première partie de ce rapport a été publiée (1887). Du même auteur, lire également le récit de son voyage en Asie centrale (1888).

⁴⁵ Chenclos, 1889, p. 1136.

⁴⁶ Translittération de l'époque, actuellement Achkhabad.

nouveaux flux. En 1888, 600 000 pouds de coton nettoyé (décortiqué et débarrassé de ses graines) sont transportés par chemin de fer, soit près de 10 000 tonnes. En 1889, le trafic atteint 3 millions de pouds (environ 50 000 tonnes), avant de dépasser les 7 millions de pouds (115 000 tonnes) en 1890⁴⁷.

En outre :

«Pour juger de l'importance totale de la production de coton [en Asie centrale], il convient surtout de consulter les statistiques du chemin de fer transcaspien, la quantité de coton qui reste dans le pays pour satisfaire la demande locale est très faible et les chiffres des expéditions représentent à peu près la production elle-même»⁴⁸.

Trois informations – décisives en ce qui concerne la colonisation – peuvent être tirées de ces données. Les chiffres, d'abord, qui parlent d'eux-mêmes et traduisent un phénomène nouveau : entre 1888 et 1893, la production de coton qui, jusqu'au milieu des années 1880, stagnait – alors que les Russes ont fondé le Turkestan en 1867... –, fait plus que décupler. L'association, ensuite, entre une telle croissance et le chemin de fer qui absorbe presque entièrement la production du pays. Cela révèle deux transformations majeures : l'apparition d'un mode de transport nouveau, qui permet d'écouler une production de plus en plus abondante ; mais surtout, la canalisation du trafic par le Transcaspien. Cette proposition est valable pour le coton de Boukhara qui, avant 1888, se dirigeait par Tachkent et Orenbourg vers les filatures de Moscou. Or depuis l'inauguration de la gare de Samarcande, les exportations se font «presque uniquement par la voie du chemin de fer transcaspien, puis par la mer Caspienne et la batellerie fluviale du Volga»⁴⁹. De même pour les thés verts indiens qui transitaient autrefois par Peschawar et les sentiers d'Afghanistan⁵⁰. Le choix de tels itinéraires se justifie par un gain de temps (et une économie d'argent) : avec le Transcaspien, quelques jours suffisent pour relier Samarcande à Moscou, alors qu'il fallait plusieurs semaines par l'ancienne route de poste entre Tachkent et Orenbourg, ou par la sûreté des transports : dans le cas des thés verts indiens, le voyage, à défaut d'être plus court par Askhabad, n'avait plus à craindre «les brigandages ordinaires de l'Afghanistan»⁵¹.

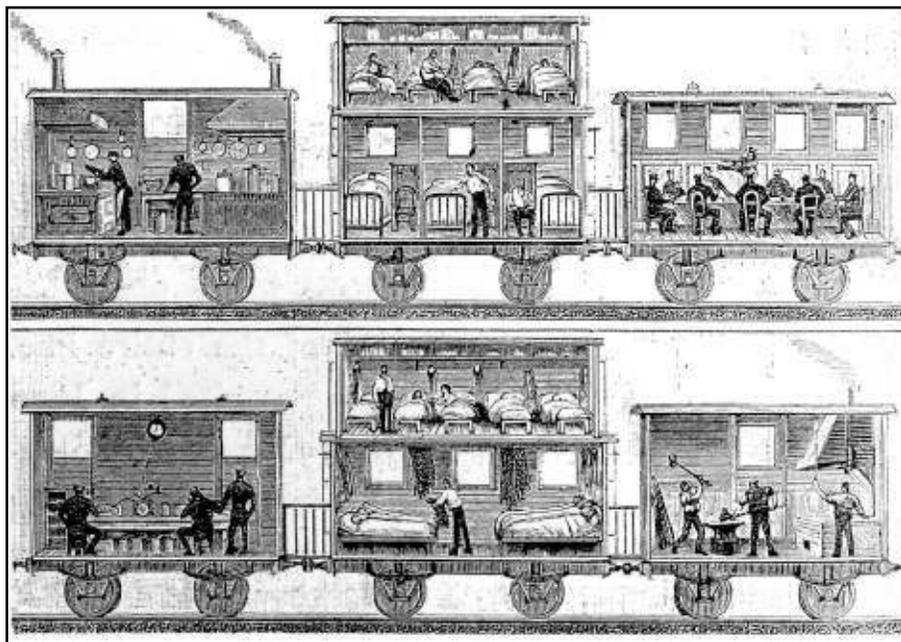
⁴⁷ Blanc, 1894 : deuxième partie, p. 469.

⁴⁸ MAE, ADC, Russie, vol. 431, dépêche du 21 janvier 1897, fol° 3.

⁴⁹ Blanc, 1894 : deuxième partie, p. 469.

⁵⁰ MAE, ADC, Russie, vol. 431, dépêche du 21 janvier 1897, fol. 5.

⁵¹ *Ibidem*.



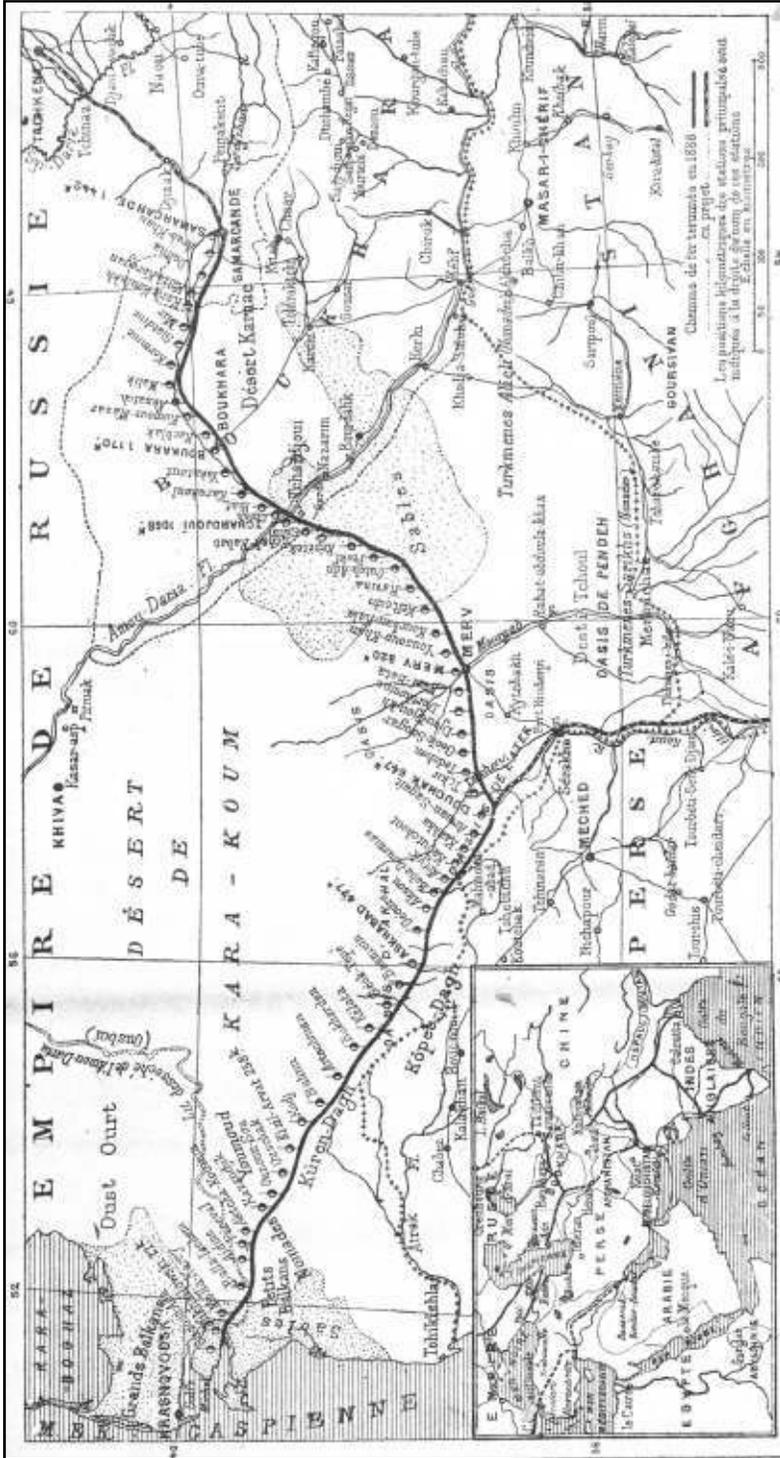
Intérieur des voitures du train des constructeurs du Transcaspien, années 1880.

À partir de 1888, le visage animé du Turkestan se transforme avec les allées et venues du Transcaspien, ce qui révèle mieux que n'importe quel traité l'avènement d'une colonie. 1888, c'est aussi des milliers d'ouvriers qui redoublent d'effort pour poser à temps les 1 440 kilomètres de rail qui relient la mer Caspienne à l'ancienne capitale de Tamerlan. Une sorte d'officialisation de la conquête qui aboutit le 15/27 mai (jour anniversaire du couronnement du tsar) à l'inauguration de la gare de Samarcande. C'est la date que retiennent les livres d'histoire.

«Actuellement [pouvait-on lire en 1888], le chemin de fer transcasprien, c'est la province transcaspienne elle-même comme le Nil est l'Égypte. Rien ne pouvait plus contribuer au prestige de la Russie en Asie que l'œuvre du général Annenkov»⁵².

Alors bien sûr, des villes apparaissent, la steppe autrefois inculte se couvre de coton, particulièrement la vallée du Ferghana (au point que l'extension des plantations fait peser sur le pays un risque de disette en 1895). Le transport des récoltes et le tableau horaire du Transcaspien rythment la vie et les déplacements

⁵² MAE, CCC, Tiflis, vol. 6: Meyer, 1888, p. 157.



Le chemin de fer transcaspien en 1888

des populations. Entre 1888 et 1898, le Turkestan prospère, et l'on attribue cette croissance aux « bonnes routes et [à la] sécurité »⁵³ qu'elles ont apportées en Asie.

La colonisation avance. Ce qui nous intéresse maintenant, par-delà ses manifestations (construction de quartiers autour des gares, augmentation de la population urbaine, croissance des villes, développement de cultures marchandes dont on fait remonter l'origine aux années 1890, comme le coton du Ferghana⁵⁴...), c'est de savoir comment, à la fin du XIX^e siècle, les Russes ont réussi à introduire ce mouvement dans les mentalités, de sorte qu'on ne s'étonne plus des jets de vapeur et de la circulation des trains.

Impressions de chemin de fer

La surprise tout d'abord. C'est ce que Napoléon Ney retient des Turcomans en 1888, « sorte de Sélérites, avec leurs petits yeux bridés, leur coiffure monstrueuse en peau d'agneau et presque nus, [qui] regardent *d'un air ahuri* passer notre train lancé à toute vitesse comme un bolide à travers l'espace »⁵⁵. On se demande toutefois qui, des populations locales ou des Européens, sont les plus étonnés. Certains en Russie ne croient pas à la construction aussi rapide d'un chemin de fer. Ils se demandent si le Transcaspien existe véritablement. Quant aux voyageurs européens, ceux des années 1890 du moins, ils n'en reviennent pas de l'« œuvre pacifique et grandiose »⁵⁶ du général Annenkov. Ni de l'éclairage électrique en gare de Samarcande... À des milliers de kilomètres de l'Europe industrielle, Samarcande brille dans la nuit. Des ampoules électriques éclairent le bâtiment. Comment un tel prodige ? « Rien n'est plus facile, en somme. J'ai des locomotives... Avec une locomotive, on fait ce qu'on veut ! »⁵⁷.

Mais revenons à Louis-Napoléon Ney, qui traverse l'espace « comme un bolide ». Pour commencer, le bolide avance à 40 km/h, avec des accélérations à 60-70 km/h, il est vrai, mais sur des sections de voie limitées. C'est tout de même rapide pour l'époque, et les Turcomans ont de quoi être impressionnés. La technologie leur échappe complètement. En 1888, quand René Kœchlin interroge un vieux mollah sur le fonctionnement d'une locomotive, celui-ci lui répond qu'y est enfermé « un démon que les Européens seuls ont le pouvoir de

⁵³ D'après « un économiste anglais », in MAE, ADC, Russie, vol. 431, lettre du 18 novembre 1896, fol^o 4.

⁵⁴ Blanc, 1916, p. 266.

⁵⁵ Ney, 1888, p. 341. C'est nous qui soulignons.

⁵⁶ MAE, CCC, Tiflis, vol. 6 : Meyer, 1888, p. 157.

⁵⁷ Propos du général Annenkov, rapportés par Louis-Napoléon Ney in Ney, 1888, p. 391.

dompter et dont ils savent tirer parti»⁵⁸. C'est de là que vient le nom de *shaj-tan arba* [voiture du diable], donné en Asie centrale au Transcaspien, ce qui explique la distance ménagée entre la gare de Boukhara et la ville même (13 km), afin de ne pas «indisposer les indigènes en leur montrant de trop près la locomotive»⁵⁹. Si l'explication ne paraît pas très convaincante, son auteur, A. Maufröid, évoque aussi la susceptibilité de l'émir et les risques sanitaires...

Avec le temps, les efforts déployés par la Russie pour habituer les populations au chemin de fer rendirent de telles précautions inutiles. C'est ainsi que Boukhara fut relié au Transcaspien par un tramway à vapeur dans les premières années du xx^e siècle. Et «à en juger par le nombre extraordinaire de Sartes qui en [usaient], la recette [de la ligne devait] être superbe»⁶⁰. Dès 1885, les Russes s'efforcent d'habituer les populations à prendre le train, en commençant par les laisser voyager gratuitement⁶¹ et, surtout, en aménageant des wagons particuliers à leur attention, «avec des banquettes larges et basses pour s'asseoir à la turque, [et] un compartiment pourvu d'eau pour les ablutions [...]. D'autres wagons, clos et grillagés – des harems ambulants – sont réservés aux femmes»⁶². Du bazar de Hissar aux jardins de Samarcande, il est partout question du Transcaspien. Certains participent à sa construction (jusqu'à 20 000 ouvriers par jour entre 1886 et 1888), d'autres espèrent y trouver du travail⁶³.

Pour accélérer le processus d'acculturation, le général Annenkov fit composer de petites brochures et des calendriers indiquant le meilleur itinéraire pour se rendre à Mesched (au tombeau de l'un des descendants de l'imam Ali) et soulignant l'«économie de temps et d'argent réalisée par le trajet en chemin de fer»⁶⁴. En 1887, alors que la ligne n'atteignait pas encore Samarcande, le Transcaspien transporta plus de 6 000 pèlerins en route pour La Mecque. Quelques années plus tard, l'habitude était prise, comme en témoignent les propos du chef de bataillon d'infanterie, Henri de Bouillane de Lacoste, qui, au début du xx^e siècle, constatait que les moyens de transport conduisant aux lieux saints de l'islam étaient toujours les mêmes, les Persans

⁵⁸ Kœchlin, 2002, p. 89.

⁵⁹ Maufröid, 1909, p. 245.

⁶⁰ *Ibidem*, p. 247.

⁶¹ Pendant toute la durée des travaux de prolongement sur Merv : Kœchlin, 1888, p. 88.

⁶² Chronique, 1887, p. 118.

⁶³ Comme ce jeune turc originaire de Trébizonde, croisé non loin de Téhéran par Pierre-Gabriel Bonvalot et Guillaume Capus durant leur second voyage en Asie centrale. En route pour Askhabad, il savait qu'on y construisait beaucoup et qu'il y trouverait très certainement du travail : Bonvalot, 1888, p. 90.

⁶⁴ *Ibidem*.

allant à dos d'âne, « les Turkomans par le Transcaspien »⁶⁵ et les « Hindous » (*sic*) par les chemins de fer des Indes, en direction de Karachi d'où ils s'embarquaient pour Djeddah.

Djeddah, bien sûr, le port de La Mecque, dont le consul de France s'inquiétait en 1889 des capacités d'accueil. Il faut dire que le nombre de pèlerins originaires d'Asie centrale avait considérablement augmenté. On parlait d'une affluence record⁶⁶. Et l'ambassadeur de France à Saint-Pétersbourg d'ajouter : le pèlerinage à La Mecque, « devenu plus facile par la suite de l'ouverture récente des lignes ferrées d'Asie centrale, semble en voie d'entrer *dans les habitudes* des mahométans de l'Empire russe »⁶⁷. N'est-ce pas le signe le plus évident de l'intégration d'une technique nouvelle par des populations ? Un « partage »⁶⁸ qui révèle l'avènement d'un monde nouveau ? Si les Turcomans se pressent toujours en nombre autour des gares, ils reconnaissent désormais les chemins de fer comme faisant partie de leur environnement.

Relation coloniale (1898-1907)

1898-1907, encore une décennie. Pourquoi retenir 1898 pour ouvrir une troisième période de l'histoire du Turkestan ? Français et Britanniques avancent en Afrique, la colonne du capitaine Marchand s'arrête sur le Haut-Nil, Kitchener écrase au Soudan la révolte du Mahdi. Au mois de septembre, drapeaux français et britannique flottent dans le ciel de Fachoda. Les répercussions se font sentir jusqu'en Asie centrale :

la « situation militaire des Russes en Asie centrale n'[était] pas assez forte [...] pour pouvoir en imposer sérieusement à l'état-major anglais, et peser assez lourdement dans la balance, de façon qu'un veto de l'empereur [eût] des chances certaines d'empêcher une guerre injuste de l'Angleterre à la France »⁶⁹.

Il n'aurait pas fallu grand-chose pour que l'histoire s'écrive autrement : disposer d'un moyen qui eût permis de menacer les Britanniques en Inde et en Afghanistan. Pour le capitaine Moulin, attaché militaire à l'ambassade de France à Saint-Pétersbourg, « seule une voie ferrée Orenbourg-Tachkent [aurait pu] résoudre le problème d'une concentration imposante sur les confins de

⁶⁵ SHAT, 7N 1544 : Bouillane de Lacoste, 1907, p. 90.

⁶⁶ MAE, CP, Russie, vol. 285, minute du 30 septembre 1889, fol° 302.

⁶⁷ MAE, CP, Russie, vol. 288, minute du 12 mai 1890, fol° 209. C'est nous qui soulignons.

⁶⁸ Braudel, 1993, p. 64.

⁶⁹ SHAT, 7N 1475, dépêche n° 1650, 25 janvier 1899.

l'Afghanistan »⁷⁰. Grâce à une telle ligne, la Russie, alliée de la France depuis 1892, aurait pu empêcher la Grande-Bretagne de défendre librement ses positions en Afrique. C'est pourquoi, de 1901 à 1904, les banques françaises ont financé la construction d'un chemin de fer de 1 850 kilomètres entre Tachkent et Orenbourg, destiné à relier plus rapidement que par l'ancienne route postale le Turkestan au reste de l'Empire.

En 1898, les populations sont habituées au chemin de fer, le Transcaspien a été prolongé jusqu'à Tachkent et se scinde en plusieurs embranchements dans la vallée du Ferghana. Cependant, à la fin du XIX^e siècle, l'Asie centrale est encore coupée du monde. En décidant de remédier à l'isolement du Turkestan par la construction d'une deuxième grande ligne, la Russie se comporte en véritable puissance coloniale.

Restait encore à en déterminer le tracé. De 1898 à 1900, les désaccords et les négociations furent nombreux entre le ministre de la Guerre, le général Kouropatkine, privilégiant la rapidité des transports (donc la ligne directe Orenbourg-Tachkent) sur les ressources des territoires, et le ministre des Finances, Witte, préférant un itinéraire plus long mais plus rentable (par le Semirechie, Verny et Omsk). Au-delà de ces divergences, l'histoire des voies de communication en Asie centrale s'organise comme l'expression d'une relation coloniale. Jusqu'en 1898, la colonisation s'était manifestée à l'intérieur du pays, par le mouvement des hommes et des marchandises. À partir de 1898, ce n'est plus par des circulations internes que l'identité du Turkestan réapparaît (parce qu'elles sont stabilisées), mais par l'établissement d'un lien organique *entre* deux territoires.

Le système de production entre la Russie et le Turkestan participait déjà d'un tel rapport : la monoculture du coton, imposée à celui-ci par celle-là (avec les conséquences que l'on sait sur la production de céréales en 1895) permettait à l'Empire d'importer avantageusement des matières premières qu'il réexportait en Asie centrale sous la forme de produits manufacturés : «Le coton forme 80 % de l'importation en Russie. Les cotonnades, les filés de coton et le sucre alimentent surtout l'exportation russe»⁷¹. Déjà, en 1886 et 1896, les changements de tête de ligne du Transcaspien manifestaient l'expression d'une relation de type colonial. En dotant le chemin de fer d'un port profond et libre

⁷⁰ SHAT, 7N 1475, dépêche n° 1636, 2 janvier 1899. En faisant circuler six paires de train par jour (maximum), la ligne transcaspienne ne pouvait y suffire (sans parler du ralentissement provoqué dans la mobilisation par la traversée de la mer Caspienne).

⁷¹ MAE, ADC, Russie, vol. 431, dépêche du 21 janvier 1897, fol° 9.

de glace, la Russie répondait aux besoins de son industrie, certes, mais surtout à la nécessité d'établir une circulation fluide, si possible directe, et rapide avec sa colonie (par Bakou, de l'autre côté de la mer Caspienne)⁷².

Pour compléter le tableau, il faudrait dire un mot des difficultés de connexion entre les chemins de fer du Caucase et le réseau central de l'Empire. La chaîne du Caucase formant une barrière quasi infranchissable⁷³, il fallut, à partir de 1896, construire une voie ferrée de 380 kilomètres entre Bakou et Petrovovsk, sur la mer Caspienne, pour rejoindre la ligne Vladikavkaz – Rostov-sur-le-Don (à partir de 1895) et les chemins de fer de Russie d'Europe.

Pour comprendre ces considérations techniques et mieux percevoir les liens entre les dates, les itinéraires et la longueur des voies, une carte dynamique des chemins de fer au Caucase et en Asie centrale serait sans doute plus parlante qu'un long exposé⁷⁴. Elles manifestent toutefois l'arrivée à maturité des relations entre le Turkestan et la Russie. C'est à partir de cette époque, on peut le penser, que le Turkestan est devenu une colonie à part entière. Son organisation administrative fut d'ailleurs modifiée en 1897, pour que l'ensemble des possessions russes en Asie centrale ne forme plus qu'un seul et même territoire (incluant le territoire transcaspien, qui relevait alors directement du ministère de la Guerre⁷⁵). En 1904, l'inauguration de la ligne Orenbourg-Tachkent réduisit à quarante-huit heures la « distance » entre l'Empire et sa colonie (au lieu de cinq semaines précédemment), tandis que le courant des marchandises se réorientait en direction de Tachkent pour gagner la Russie par Orenbourg et Moscou. Dans un article consacré au nouveau réseau de l'Empire (1916), Édouard Blanc notait ainsi à propos du Transcaspien qu'il fonctionnait dans les deux sens, apportant « surtout à Tachkent, de la Ferghana et de

⁷² En 1886, Uzun-Ada (avec un tirant d'eau de 10 à 12 pieds) fut préféré à Krasnovodsk (16 pieds) comme tête de ligne du Transcaspien. Cette décision s'expliquait par la proximité d'Uzun-Ada avec l'ancienne tête de ligne Mikhajlovsk (7 pieds), situées à 27 kilomètres l'une de l'autre. Mais à partir de 1888, la réorganisation et l'augmentation du trafic obligèrent la Russie à rattacher le Transcaspien à Krasnovodsk, par une section de 128 kilomètres, inaugurée en 1896. Il ne fallait plus que vingt-quatre heures pour traverser la mer Caspienne (Krasnovodsk-Bakou), ce qui réduisit de moitié la durée du trajet entre la métropole et sa colonie.

⁷³ Seule une route militaire (la « route de Géorgie ») permettait de circuler du nord au sud du Caucase, entre Vladikavkaz et Tiflis, par les passes du Dariel, pour se connecter au réseau central de l'Empire.

⁷⁴ Les archives conservées au Service historique de l'armée de terre (la série 6M notamment) rendent sa réalisation possible.

⁷⁵ Le statut du territoire transcaspien a varié au fil du temps. Il a tout d'abord constitué un arrondissement militaire englobant la périphérie turkmène (1873), avant de s'étendre aux oasis d'Akhal-Téké et de Merv, et d'être rattaché avec le statut de province [*oblast*] à la lieutenance du Caucase et de Transcaucasie (1881-1890). En 1890, il fut détaché de l'administration civile du Caucase pour dépendre directement du ministère de la Guerre, avant que le général Vrevskij ne soit nommé général-gouverneur du Turkestan et de la Transcaspienne réunis (1897).

Samarcande, les produits du pays, et principalement le coton, qui [prenaient] ensuite le chemin d'Orenbourg. Dans l'autre sens, il [répartissait] dans le Turkestan les produits d'Europe»⁷⁶. On est bien dans une relation de type colonial avec, d'un côté, un territoire producteur de matières premières et, de l'autre, une métropole exportatrice de produits finis, rattachés l'un à l'autre par une circulation et un chemin de fer.

Nous sommes arrivés au terme de ce long voyage. La circulation des hommes et des marchandises a transformé le visage de l'Asie centrale. Il aura fallu près de vingt ans au Turkestan pour exister en tant que colonie. En 1907, ses frontières sont entièrement définies. Plus que l'étude des voies de communication, c'est l'attention portée au mouvement qui nous a permis de raconter cette histoire et de distinguer dans un nuage de vapeur l'avènement d'une colonie.

Abréviations

MAE	Ministère des Affaires étrangères
CP	correspondance politique
CPC	correspondance politique des consuls
CCC	correspondance consulaire et commerciale
ADP	affaires diverses politiques
ADC	affaires diverses commerciales
SHAT	Service historique de l'armée de terre

Archives

I. Ministère des Affaires étrangères (Paris):

– *Correspondance politique, Russie (des origines à 1896)*: Vol. 180 à 201 : 1830-1848; Vol. 202 à 245 : 1848-1871; Vol. 246 à 312 : 1872-1896.

– *Correspondance politique et commerciale, Nouvelle série, Russie (1897-1918)*: Carton 63 : Travaux publics, chemins de fer, 1896-1902; Carton 64 : Travaux publics, chemins de fer, 1903; Carton 65 : Travaux publics, chemins de fer, 1904-1918; Cartons 16 à 23 : Politique étrangère, dossier général, 1893-1916.

⁷⁶ Blanc, 1916, p. 268.

– *Correspondance politique des consuls, Russie (1871-1896)*: Vol. 9: Odessa, Riga, Tiflis, Saint-Petersbourg, Poti, 1871-1877; Vol. 10: Odessa, Riga, Tiflis, Batoum, Saint-Petersbourg, Poti, 1878-1883; Vol. 12: Odessa, Riga, Tiflis, Batoum, 1884-1887.

– *Correspondance consulaire et commerciale (1793-1901)*: Un volume sans numéro: Bakou, 1889-1901; Vol. 4 à 7: Tiflis, 1872-1896.

– *Affaires diverses politiques, Russie (1815-1896)*: Cartons 1 à 13: Affaires diverses (1814-1895).

– *Affaires diverses commerciales, Russie (des origines à 1902)*: Carton 429, dossier A 27a 4: Réduction des tarifs sur les chemins de fer russes. Tarifs communs, 1894-1896; Carton 430, dossier A 27b 2: Installation en Russie d'une usine pour la construction des locomotives et la fabrication des rails, 1894-1899; Carton 431, dossier A 27c 1: Progrès de la Russie en Asie centrale; Carton 435, dossier A 27h 2: Le Transsibérien, 1897-1901; Carton 587, dossier F 23d 2: Chemins de fer d'Orenbourg à Tachkent, 1899-1901.

– *Mémoires et documents, supplément Asie, Asie centrale (1709-1884)*: Vol. 56: Essai sur l'histoire politique, commerciale et géographique des grandes routes entre l'Europe et l'Asie, 1842, fol° 11-49; Vol. 56: La Russie dans l'Asie centrale, 1873, fol° 50-54; Vol. 56: Envoi d'une mission russe en Afghanistan, par Commines de Marsilly, 1884, fol° 57-338; Vol. 56: Note historique sur les événements qui se sont déroulés dans les cinq dernières années en Asie centrale, par Commines de Marsilly, 1884, fol° 654-680; Vol. 56: Rapport sur les progrès de la Russie en Asie, par le capitaine Moulin, 1884, fol° 684-699.

– *Mémoires et documents, Russie, t. XLVII (1874-1886)*: Pièce 22: Note sur la Russie au Turkestan, par Commines de Marsilly, vers 1885, fol° 254-258; Pièce 27: Note sur les Russes et les Anglais en Asie, par M. Gachet, avril 1885, fol° 284-300.

II. Service historique de l'armée de terre (Vincennes)

– *Série 7N: III^e République, état-major de l'armée, 2^e bureau, attachés militaires, Russie (1872-1919)*: Cartons 1465 à 1480: 1870-1894; Carton 1483: 1882-1888, missions militaires françaises et attachés militaires; 1886, les manœuvres de 1886, l'artillerie, le génie et le train, par le capitaine Moulin; 1888, l'Asie centrale, par le commandant Bailloud; Carton 1484: 1899, la gymnastique dans l'armée russe, le service géographique, les voies ferrées, le Transsibérien, par le lieutenant Marchal; Carton 1498: 1879, rapport sur le transport de troupes; Carton 1504: sans année, étude sur la mobilisation de l'armée russe, par le capitaine Moulin; Carton 1535: 1910, les voies ferrées à construire; Carton 1536: 1912, les chemins de fer; Carton 1537: voies ferrées.

– *Série 6M: Cartes: Russie et Caucase: sous-séries 4.9. A et 4.9. B; Asie: sous-série S.19.5. B.*

Bibliographie

BLANC Édouard, 1894 : «La colonisation russe en Asie centrale», première partie, *Annales de géographie*, t. III, n° 11, avril, pp. 346-370.

———, 1894 : «La colonisation russe en Asie centrale», deuxième partie, *Annales de géographie*, t. III, n° 12, pp. 467-488.

———, 1895 : «Le chemin de fer transcasprien», *Annales de géographie*, t. IV, n° 16, pp. 325-345.

———, 1916 : «Le nouveau réseau des chemins de fer de l'Asie russe», *Annales de géographie*, t. XXV, n° 136, pp. 290-263.

BONVALOT Pierre-Gabriel, 1888 : *Du Caucase aux Indes à travers le Pamir*, Paris : Plon/Nourrit & Cie.

BOUILLANE DE LACOSTE Henri de, 1907 : *La Russie et la Grande-Bretagne en Asie centrale*, non publié : SHAT, 7N 1544, 1907.

BOULANGIER Edgar, 1886 : *Chemin de fer transcasprien. Rapport de mission*, non publié : MAE, ADP, Russie, vol. 7, 1886.

———, 1887 : *Chemin de fer transcasprien. Rapport de mission adressé à M. le ministre des Travaux publics en février 1887*, Paris : Berger-Levrault.

———, 1888 : *Voyage à Merv. Les Russes dans l'Asie centrale et le chemin de fer transcasprien*, Paris : Hachette.

BRAUDEL Fernand, 1993 : *Grammaire des civilisations*, Paris : Flammarion.

CERTEAU Michel de, 2002 : *L'Écriture de l'histoire*, Paris : Gallimard (1^{re} éd. 1975, Paris : Gallimard).

CHENCLOS Albert de, 1889 : «Le Transcasprien», *Le Correspondant*, t. CLV, 25 juin, pp. 1117-1138.

CHRONIQUE, 1887 : «Le chemin de fer russe de la mer Caspienne à l'Oxus», *Revue générale des chemins de fer*, t. X, pp. 115-119.

CLAUSEWITZ Carl von, 1955 : *De la Guerre*, Paris : Éditions de Minuit.

GALKINE Michel de, 1864 : «Notice sur les Turcomans de la côte orientale de la mer Caspienne», *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. VIII, pp. 5-30.

GORSHENINA Svetlana, 2000 : *La route de Samarcande. L'Asie centrale dans l'objectif des voyageurs d'autrefois*, Genève : Olizane.

———, 2003 : *Explorateurs en Asie centrale. Voyageurs et aventuriers de Marco Polo à Ella Maillart*, Genève : Olizane.

HUMBOLDT Alexander von, 1843 : *Asie centrale. Recherches sur les chaînes de montagnes et la climatologie comparée de l'Asie centrale*, 3 vol., Paris : Gide.

Journal de Saint-Petersbourg extrait (du), 1865 : «Société impériale géographique de Russie. Séance générale du 3 novembre 1865», *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. X, pp. 774-778.

KÆCHLIN René, 2002 : *Voyage en Asie centrale. Paris-Samarkand (1888)*, Strasbourg : La Nuée bleue.

LAMANSKY E., 1858 : « Esquisse géographique du bassin de la mer d'Aral et quelques traits des mœurs des habitants de Boukhara, Khiva et Kokan », *Bulletin de la Société de géographie*, 4^e série, t. XV, pp. 5-41.

LANTZ François, 2005 : *Chemins de fer et perception de l'espace dans les provinces arabes de l'Empire ottoman (1895-1914)*, Paris : L'Harmattan.

MALTE-BRUN V. A., 1860 : « Rapport sur les travaux de la Société de géographie et sur les progrès des sciences géographiques pendant l'année 1860 », *Bulletin de la Société de géographie*, 4^e série, t. XX, pp. 310-373.

———, 1863 : « Rapport sur les travaux de la Société de géographie et sur les progrès des sciences géographiques pendant l'année 1862 », *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. V, pp. 11-70.

———, 1864 : « Travaux et acquisitions géographiques des Russes dans l'Asie centrale – 1840-1860 », *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. VII, pp. 145-172.

MAUFROID A., 1909 : *À travers la Russie et l'Asie centrale*, Paris : Louis Theuveny.

MAUNOIR C., 1868 : « Rapport sur les travaux de la Société de géographie et sur les progrès des sciences géographiques pendant l'année 1867 », *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. XV, pp. 113-235.

MEYER Théodore, 1888 : *Note statistique et commerciale sur le Caucase*, non publié : MAE, CCC, Tiflis, vol. 6.

NEY Napoléon, 1888 : *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 transcasprien, l'Asie centrale, Merv, Bokhara, Samarkand. Notes de voyage*, Paris : Garnier frères.

RECLUS Élisée, 1873 : « Note relative à l'histoire de la mer d'Aral », *Bulletin de la Société de géographie*, 6^e série, t. VI, pp. 113-118.

———, 1881 : *Nouvelle géographie universelle. La Terre et les hommes*, t. VI, « L'Asie russe », Paris : Hachette & Cie.

ROUIRE (Dr.), 1908 : *La rivalité anglo-russe au XIX^e siècle en Asie. Golfe persique-frontières de l'Inde*, Paris : Armand Colin.

SABIR C. de, 1862 : « Aperçu des récentes explorations des Russes dans l'Asie centrale. Le pays des Sept Rivières et la contrée Transilienne », *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. II, pp. 335-364.

WOLKOV Michel, 1861 : « Notice sur le pays Trans-Ilien », *Bulletin de la Société de géographie*, 5^e série, t. II, pp. 113-119.