



HAL
open science

N'est pas caravanier qui veut ! Ou l'art de naviguer entre Loëss et steppes (18e-20e siècle)

Laurent Chircop-Reyes

► **To cite this version:**

Laurent Chircop-Reyes. N'est pas caravanier qui veut ! Ou l'art de naviguer entre Loëss et steppes (18e-20e siècle). 2021. hal-03465981

HAL Id: hal-03465981

<https://hal.science/hal-03465981>

Submitted on 6 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

N'est pas caravanier qui veut !
Ou l'art de naviguer entre Loess et steppes (18^e-20^e siècle)

Laurent Chircop-Reyes

Citation : Chircop-Reyes, Laurent, « N'est pas caravanier qui veut ! Ou l'art de naviguer entre Loess et steppes (18^e-20^e siècle) » [en ligne], *GIS Asie*, « Article du mois », 2021, URL : <http://www.gis-reseau-asie.org/fr/cest-pas-caravanier-qui-veut-ou-lart-de-naviguer-entre-loess-et-steppes-18e-20e-siecle>

Mots-clés : Mobilité humaine, migration outre-terre, réseaux, sécurité, savoir caravanier, Chine



figure 1 : une caravane de chameaux en Mongolie intérieure, début XX^e siècle.
Source : archive photographique tirée de l'ouvrage *Yadong yin hua ji* 亞東印畫輯, 1924.

L'étude des mobilités historiques invite à réfléchir sur l'adaptation aux changements environnementaux et sociaux, aux différentes manières qu'avait l'humain d'interagir avec son milieu en contexte d'incertitude, de crises économiques et sociales ou en milieux hostiles, ainsi qu'aux multiples façons dont plusieurs communautés ont pu pratiquer l'espace en se déplaçant. Plusieurs travaux de très grande qualité ont porté sur la mobilité humaine, en Asie comme dans d'autres régions du monde (pour l'Asie voir par exemple les travaux de Guerassimoff *et al.*, 2020 ; Jami, 2014 ; Li, 2010 ; Wang, 2021 ; ou dans d'autres régions voir Noiriél, 2008 ; Ahmida, 2009). Toutefois, beaucoup de questions restent à élucider concernant le

fonctionnement pluriel de la mobilité humaine chinoise outre-terre au Nord (voir fig. 3), et les différents savoirs locaux mis en œuvre par les caravaniers et les communautés migrantes avant et au tournant du XX^e siècle.

Dans cet article, nous tentons de comprendre le fonctionnement pluriel des circulations, notamment dans des espaces où se déployaient les trajectoires de différents groupes en milieux hostiles et en périphérie du champ d'action politique. Nous évoquons en particulier ce que requérait le fait de se déplacer à travers ces régions avant les grands cycles de modernisation du début du XX^e siècle.

Des déplacements contraints et risqués

Il en coûtait parfois la vie à ceux qui traversaient le plateau de Loess et les steppes sino-mongoles. Avant la première moitié du XX^e siècle, ces espaces isolés étaient effectivement risqués, pour des raisons naturelles et humaines. Venteuses et glaciales l'hiver, soumises à une sécheresse intense l'été, ces régions se caractérisaient également par une relative absence étatique. Différentes formes de brigandage s'exerçaient alors sur les caravanes qui sillonnaient vers le nord et l'ouest surtout à partir de Shahukou (Shanxi Nord) (voir fig. 5 et 7), aussi appelé la « porte [vers] l'Ouest » (*Xikou* 西口). Les exactions violentaient en particulier les groupes se déplaçant avec des biens de grande valeur, comme les marchands de la province du Shanxi (Jinshang 晉商), dont certaines familles partaient faire commerce au loin et migrer jusqu'à Kiakhta, une « ville-négoce » (*maimaicheng* 買賣城), en Russie mais également des migrants nourrissant l'espoir d'une vie meilleure dans l'immensité des steppes « au-delà des fortifications » (*saiwai* 塞外). Issus de professions diversifiées (agriculteurs, artisans et aussi commerçants), les migrants étaient forcés de quitter le Shanxi et les provinces environnantes (Shaanxi, Hebei) à partir du XV^e siècle, entre autres à cause de problèmes environnementaux (sécheresse, aridité des sols) et de surpopulation.

Marchands et migrants peinaient à assurer leur propre sécurité mais les négociants puissants et organisés en corporation pouvaient solliciter les services de protection privée de professionnels de l'escorte caravanière (*baobiao hangye* 保鏢行業). Entre le XVIII^e et le début du XX^e siècle, les maîtres-escortes (*biaoshi* 鏢師), en tant qu'acteurs interstitiels, établissaient un pont entre marchands et brigands d'une part, et participaient au maintien du négoce transrégional comme aux balisages des pistes pour les voyages commerciaux et migratoires, d'autre part. Des travaux sur le phénomène des compagnies d'escorte (*biaoju* 鏢局), au travers desquelles ces caravaniers exerçaient formellement leur profession, nous ont permis d'en apprendre beaucoup sur le rôle des savoirs pour se déplacer en contexte d'insécurité. Ces travaux s'intéressent surtout aux savoirs communicationnels (codes verbaux et non verbaux, jargons, parlars véhiculaires) et défensifs (pratiques martiales). Toutefois, ces déplacements sous escorte ne sont que la partie émergée de la mobilité humaine chinoise outre-terre au Nord.

Marcher vers l'Ouest

Itinéraires commerciaux et migrations se sont mutuellement nourris sur plusieurs générations en Chine du Nord. Certains ont façonné le phénomène « *zou Xikou* 走西口 » (marcher [à travers] la porte de l'Ouest »). Ce terme, issu du folklore local, fait référence aux chants, danses, et opéras locaux pratiqués encore aujourd'hui par les habitants du Shanxi, dont les ancêtres avaient autrefois migré vers le nord-ouest. Ces récits racontent, entre autres, la nostalgie de la terre natale, mais aussi la pénibilité et le caractère dangereux des voyages au cours desquels les caravanes étaient régulièrement victimes du brigandage. *Zou Xikou* possède ainsi une dimension historique et culturelle locale forte. Son héritage actuel constitue une source précieuse de données de terrain.

Ces mobilités ont parallèlement participé à façonner les « routes commerciales du thé » sino-russes (*chaye shanglu* 茶葉商路) au début du XVIII^e siècle. L'installation des habitants du Shanxi le long de ces trajets devait être temporaire. En partie pour des raisons liées au respect des cultes aux ancêtres. Mais, Cui Sipeng et Wang Chunxin (2017) nous font remarquer que, pour ne pas « déshonorer les familles restées au pays », seules les groupes qui « réussissaient dans le négoce pouvaient nourrir l'espoir de retourner sur leur terre natale ».

Aucune étude à ce jour ne permet d'indiquer un nombre précis des habitants du Shanxi ayant quitté la province pour aller faire commerce et migrer vers le nord-ouest. Comparativement, l'on possède des données plus précises pour les migrations vers le nord-est, appelés la « ruée vers la Mandchourie » (*chuang Guandong* 闖關東) — litt. « ruée vers la passe de l'Est ». Un rapport effectué en 1933 (Zhang, 2001 : 322) indique le chiffre (sous-estimé) de 170 000 habitants ayant migré vers les provinces du Jilin, Liaoning, Heilongjiang, ainsi que dans les régions sibériennes et de l'actuelle Mongolie-Intérieure. Des représentants de sociétés marchandes du Shanxi, qui ont migré en Russie, puis sont retournés dans leur province suite à la Révolution d'Octobre en 1917, ont estimé qu'au début du XX^e siècle plus de 10 000 marchands du Shanxi étaient installés en Russie. Migration et commerce constituaient, d'après l'historien Zhang Zhengming (2001), les deux activités les plus ordinaires de la vie quotidienne des habitants du Shanxi.

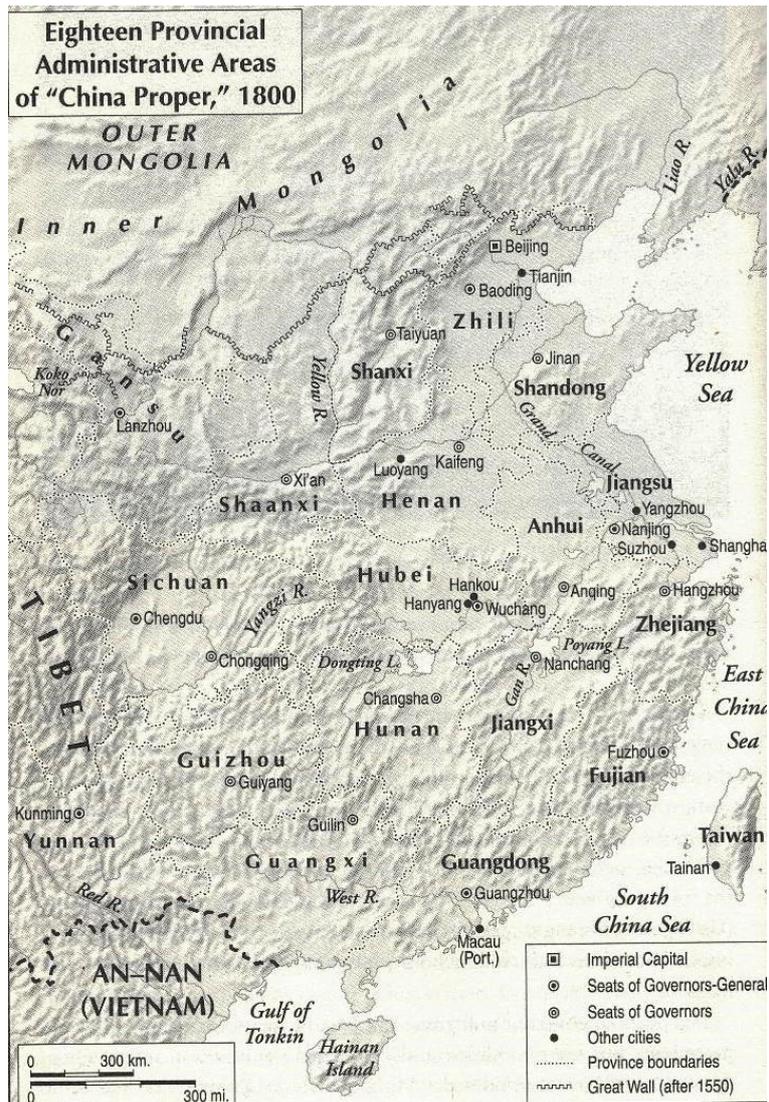


figure 2 : les provinces sous les Qing et fortifications au Nord après 1550.
 Source : William T. Rowe, *China's Last Empire. The Great Qing* (2009).

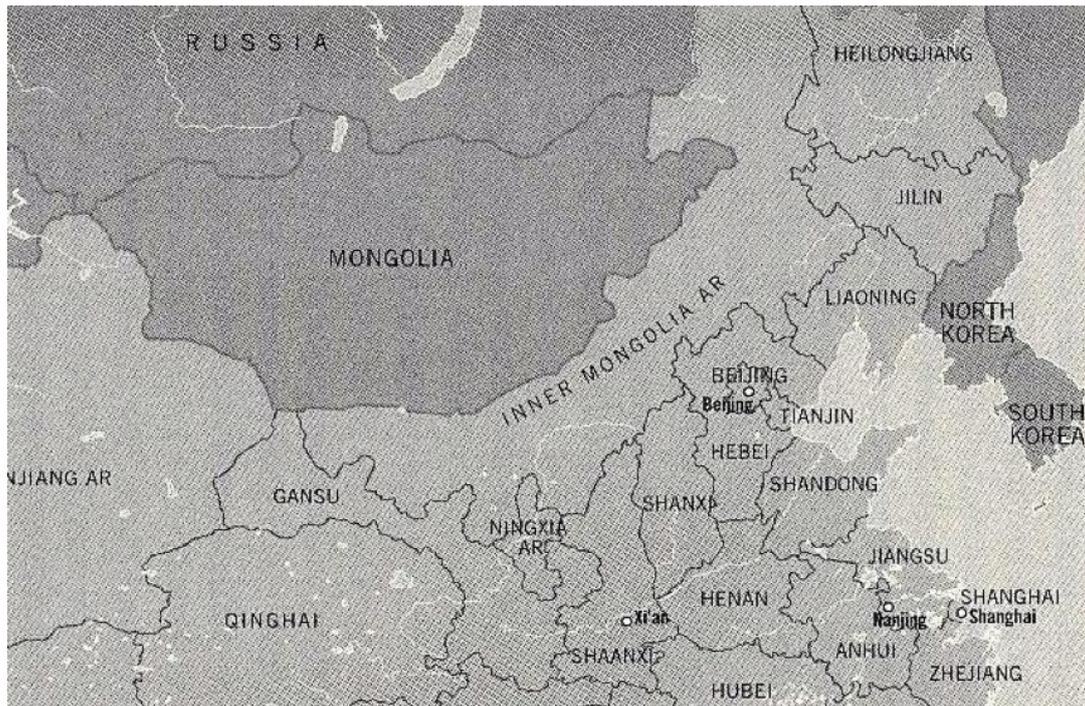


figure 3 : provinces de la Chine du Nord actuelle. Source : William T. Rowe (2009).

Science du déplacement

De quoi les caravanes marchandes longues distances se composaient-elles ? Tout d'abord, les animaux étaient indispensables. Il s'agissait d'animaux exploités pour leur force de portage (chameaux, mulets et chevaux), mais aussi pour l'aspect sécuritaire (chiens de garde) ou communicationnel (pigeons domestiqués). Alors que le mulet accompagnait (et accompagne toujours d'ailleurs) les caravanes du Yunnan vers les régions tibétaines, birmanes et vietnamiennes (Ma Jianxiong, 2016), le chameau, véritable « vaisseau du désert », réputé pour son endurance et sa résistance, tenait un rôle central dans ces expéditions. L'envergne caravanière était en moyenne variable entre vingt et quatre-vingts individus et une centaine d'animaux par expédition. Incomparable, certes, avec le nombre colossal des familles de caravaniers subsahariens entre le VIII^e et le XVI^e siècle, qui pouvaient conduire des caravanes de milliers de dromadaires pour se prémunir des attaques de brigands (Bernard Nantet, 2008). Afin de pallier le problème du brigandage, les marchands du Shanxi confiaient ainsi leurs marchandises à des milices privées armées, dont certaines entretenaient des rapports « amicaux » tacites avec les brigands pour « louer le passage » (*jielu* 借路) des caravanes. Notons que ce négoce de passage fonctionnait de deux façons : les caravaniers achetaient leur chemin aux brigands, et ces derniers pouvaient également acheter leur circulation aux soldats réguliers postés aux postes-frontière interrégionaux (*guankou* 關口).



figure 4 : une caravane de marchandises sur chameaux
entre la province du Shanxi et celle du Hebei
Source : T.C Chamberlin, 1909.

Les caravanes du Shanxi (aussi celles du Hebei et du Shandong) avaient donc ceci de singulier qu'elles se composaient de professionnels de l'escorte (*biaohang* 鏢行). C'est-à-dire des spécialistes maîtrisant, entre autres, les techniques de transport à la force humaine (conduite de charrettes à bras), les jargons de brigands et les parlars locaux (tel que le « parler noir », *heihua* 黑話), ainsi que les techniques martiales et l'usage du fusil. Les escorteurs comme leurs compagnies appartenaient à des lignées familiales ou claniques d'écoles de pratiques martiales, et le recrutement au sein d'une compagnie s'effectuait en interne et dans les règles de la filiation concernée. Les membres d'une compagnie d'escorte possédaient un statut différent selon leur ancienneté et leurs compétences, et selon les savoirs qu'ils possédaient par disposition naturelle ou transmission. Par exemple, il y a ceux qui sont recrutés pour leurs connaissances de l'environnement et des moyens de communiquer avec les différents groupes locaux, ou pour leur maîtrise d'un savoir-faire particulier (soigneur, artisan). Il y a également ceux qui sont recrutés pour leur bonne vue, d'autres pour leur ouïe fine, d'autre encore pour leur sensibilité olfactive — savoir reconnaître à quel animal appartient telle odeur (grâce aux matières fécales) afin de détecter la présence éventuelle de brigands, qui se déplacent généralement avec des chevaux.



figure 5 : routes balisées et empruntées par les compagnies d'escorte sous les Qing.
 Source : Liu Yinghai, Qiao Zengguang, *Biaoxing sihai* 鏢行四海 (2014).



figure 6 : passage d'une charrette à bras dans une vallée loessique au nord du Shanxi.
Source : Yadong yinhua ji, 1924.

Les voyages longues distances nécessitaient un sens aigu de l'orientation et une « lecture » fine de l'environnement. Ces paramètres étaient vitaux pour ne pas s'égarer et pouvoir repérer l'emplacement des points d'eau. Une expédition pouvait prendre entre un et trois mois du Shanxi au Hebei ou à la Mongolie intérieure, voire six mois jusqu'à la frontière russe. Les caravaniers étaient aussi concernés par les conditions naturelles délétères. Une simple gerçure mal guérie ou une lésion superficielle de la peau peut provoquer des crevasses, s'en suivant une infection cutanée, de la fièvre, etc., et est susceptible de compromettre la progression de l'ensemble du groupe. Parmi les nombreuses « prescriptions » à suivre, il y avait celle de ne pas se laver pendant toute la traversée. Ils se protégeaient ainsi du climat sec et froid en laissant la graisse sécrétée par les pores de la peau s'accumuler et recouvrir le visage jusqu'à former une protection efficace contre le vent et le sable. Se déplacer à travers ces espaces impliquait de maîtriser les techniques de production du feu, d'aménagement d'habitats troglodytiques, etc. Les maîtres-escortes avaient, par crainte d'empoisonnement, l'interdiction formelle de manger de la nourriture des auberges. Ces dernières, qui s'apparentaient à de modestes caravansérails, étaient des haltes de repos sur la route, sans pour autant représenter des lieux de confiance. D'après la tradition orale locale, il n'était pas rare que les aubergistes soient associés aux brigands du coin.

Les études menées sur les conditions de mobilité humaine chinoise outre-terre au Nord (voir fig. 2 et 3) antérieure au XX^e siècle indiquent que les caravaniers ne pouvaient se passer d'individus maîtrisant des savoirs locaux et des techniques les plus élémentaires du quotidien. Elles mettent en avant la pertinence d'investigations d'une quotidienneté jusqu'ici peu investiguée dont l'apparente « banalité » révèle des situations riches d'enseignements sur les savoir-faire (savoir réparer et fabriquer des chaussures par exemple) et le fonctionnement social.



figure 7 : une ancienne piste à Shahukou 杀虎口, « frontière » Shanxi/Mongolie intérieure.
Source : photographie de Laurent Chircop-Reyes, juin 2018.

Laurent Chircop-Reyes

Docteur en anthropologie sociale et historique, spécialisé en études chinoises.

Chercheur au CEFC (UMIFRE no 18) et rédacteur en chef de *China*

Perspectives/Perspectives Chinoises, associé au CECMC-CCJ (UMR 8173, EHESS) et à

l'IrAsia (UMR 7306, AMU).

Ses recherches portent sur l'anthropologie des savoirs et de la mobilité humaine, ainsi que sur les trajectoires sociohistoriques des pratiques et des catégories sociales.

Les recherches documentaires et de terrain menées en Chine pour cette étude ont reçu le soutien du Musée du quai Branly-Jacques Chirac/Fondation Martine Aublet (bourse 2016-2017) et de l'École Française d'Extrême-Orient (bourse 2018).

Quelques références pour aller plus loin

Ahmida, Ali Abdullatif, *Bridges Across the Sahara: Social, Economic, and Cultural Impact of the Trans-Sahara Trade During the 19th and the 20th Centuries*, Cambridge, Cambridge Scholars Publishing, 2009.

Chircop-Reyes, Laurent, *Maîtres-escortes. Trajectoires d'une martialité, du corps social aux savoirs du corps. Chine du Nord, XVIII^e-début XX^e siècles*, Paris, Maisonneuve & Larose nouvelles éditions/Hémisphères (à paraître).

———, « Merchants, Brigands and Escorts: an Anthropological Approach to the Biaoju 鏢局 Phenomenon in Northern China », Paolo Santangelo (éd.), *Ming Qing Studies*, Roma, 2018, pp. 123-149.

———, « Le 'parler noir', heihua 黑話. Étude du jargon des caravaniers et des brigands en Chine impériale tardive », *Études Chinoises*, 2021.

Cui Sipeng 崔思朋, Wang Chunxin 王春馨, « Qing Daoguang shiqi Shanxiren 'zou Xikou' cheng yin tanxi » 清道光時期山西人 '走西口' 成因探析 [Les causes de la « marche vers l'Ouest » des habitants du Shanxi sous le règne de Daoguang, dynastie Qing], *Journal of Taiyuan Normal University*, vol. 3, n° 3, 2017, pp. 16-19.

Guérassimoff, Éric, Hardy, Andrew, Nguyen Phuong Ngoc, Poisson, Emmanuel, *Les migrations impériales au Vietnam. Travail et colonisation dans l'empire pacifique français, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Maisonneuve & Larose nouvelles éditions/Hémisphères, 2020.

Jami, Catherine (éd.), *Mobilité humaine et circulation des savoirs techniques (XVII^e-XIX^e siècles)*, Extrême-Orient Extrême-Occident, n° 36, 2014.

Liu Yinghai 劉映海, Qiao Zengguang 喬增光, *Biaoxing sihai 鏢行四海* [Quand les escorteurs caravaniers sillonnaient la Chine], Taiyuan, Shanxi jiaoyu, 2014.

Li Zhiting 李治亭, « Chuang guandong yu zouxikou de bijiao yanjiu » 闖關東與走西口的比較研究 [Étude comparative entre la « ruée vers la Mandchourie et la « marche vers la porte de l'Ouest »], *Dongbei wenhua*, vol. 3, 2010, pp. 33-40.

Ma Jianxiong, Ma Cunzhao, « The Mule Caravans as Cross-Border Networks: Local Bands and their Stretch on the Frontier between Yunnan and Burma », S. Oh (éd.), *Myanmar's Mountain and Maritime Borderscapes: Local Practices, Boundary-Making and Figured Worlds*, 2016, pp. 237-258.

Noiriel, Gérard, « L'Immigration : naissance d'un 'problème' (1881-1883) », *Agone*, n° 40, 2008, pp. 15-40.

Wang Yi, *Transforming Inner Mongolia : Commerce, Migration and Colonization on the Qing Frontier*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2021.

Zhang Zhengming 張正明, *Jinshang xingshuai shi 晉商興衰史* [Histoire de l'ascension et du déclin des marchands du Shanxi], Taiyuan, Shanxi guji, 2001.