

Caravanes et caravansérails de la Perse safavide à travers les récits des voyageurs français

Tork Ladani, Safoura
Maître-assistante Université d'Ispahan
safouraladani@yahoo.com

Reçu: 12.02.2012

Accepté: 10.03.2012

Résumé

Le premier sujet curieux auquel s'est confronté un voyageur européen au XVII^e siècle, c'est la manière du voyage en Orient. Il veut arriver sain et sauf à destination. C'est pourquoi la plupart des voyageurs, pour qui le temps ne compte pas et qui veulent profiter d'une sécurité relative, préfèrent la marche en caravane. Alors, les informations sur ces caravanes font une grande partie des relations de voyage de grands voyageurs comme Chardin ou Tavernier. Pourtant, la Perse safavide est beaucoup plus sûre que d'autres pays d'Orient. Car, le grand réseau de caravansérails de ce pays permet aux voyageurs des voyages plus confortables. En fait, les rois safavides prêtaient beaucoup d'attention à la sécurité des chemins. A cette sécurité s'ajoute la commodité des caravansérails, situés en rase campagne ou à la proximité des villes ou des villages. C'est l'analyse des points de vue des voyageurs européens sur ces caravanes et caravansérails, et surtout la sécurité des routes, qui constituent l'objet de cette étude.

Mots-clés: caravane, caravansérails, voyage, Perse safavide, route, sécurité.

Introduction

L'Orient et surtout la Perse étaient toujours au centre d'intérêt des Occidentaux. Avec l'avènement des rois safavides au XVII^e siècle et l'établissement de l'ordre et de la sécurité, les voyageurs européens ont pu avoir une connaissance plus proche de la Perse. Le voyageur s'était confronté tout d'abord aux problèmes du voyage si compliqués à l'époque. Le voyage en caravane était le voyage le plus sûr pour les voyageurs européens qui se mettaient en route du Levant pour assumer leur curiosité pour les pays orientaux. Parmi ces voyageurs curieux de l'ailleurs se trouvent Chardin, Tavernier, Père Raphaël Du Mans, Thévenot, etc. Leurs relations témoignent de toutes leurs observations au cours de leur voyage en Orient et en Perse. Une grande partie de ces relations est consacrée à rapporter tout ce que leurs écrivains

voient dans les caravanes et les caravansérails. L'étude détaillée de cette partie nous permet de mieux connaître les conditions de voyage en caravane au XVII^e siècle. Dans la première partie de cette étude, nous examinerons les diverses opinions des voyageurs sur la vie en caravane, tirées de leurs propres expériences, relatées dans leurs relations de voyage. Nous y indiquerons les avantages et les difficultés du voyage en caravane d'après les informations données par ces voyageurs. Dans la deuxième partie, nous étudierons les descriptions des caravansérails, construits à l'époque safavide pour loger les voyageurs européens et persans et enfin, nous examinerons l'idée et la pensée des Persans sur le caravansérail comme un lieu semblable au monde passager.

1. La caravane, une spécificité orientale

Voyager au XVII^e siècle exige bien des considérations et des attentions pour arriver sain et sauf à destination. Avant même de mettre pied à terre au Levant, le voyageur doit choisir entre trois formules. S'il est pressé ou porteur de messages urgents, il choisit un guide recommandé par le consul de France ou les capucins résidant dans la plupart des villes du Levant, il achète un cheval et des provisions, il fourbit ses armes, et le voilà prêt à se lancer sur les pistes de l'Orient. Disposant d'un peu plus de temps, il attend que se forme un petit groupe de voyageurs qui se partagent les frais d'un guide et d'une éventuelle escorte armée. Si le temps ne compte pas et s'il veut profiter de la sécurité relative d'une caravane, il choisit pour cette troisième possibilité. Tavernier résume ainsi le choix qui s'offre au voyageur prêt à s'enfoncer dans l'intérieur des terres:

On peut voyager en Turquie et en Perse de plusieurs manières, ou en caravane, ou en compagnie de dix ou douze hommes, ou avec un guide seul. Pour moi qui ai passé six fois en Asie et qui l'ai croisée en bien des lieux, j'ai été obligé de voyager de toutes façons dans toutes les routes du Levant. (Tavernier, I, 1679: 107).

C'est évidemment le voyageur individuel qui se déplace le plus rapidement, mais il sait qu'il prend des risques. Barthélemy Carré, qui se désigne comme «le courrier de l'Orient», lors de son retour en 1674 de son second voyage en Asie chargé de missives urgentes, arrive à Bagdad et il s'interroge sur les moyens de traverser le «petit désert» jusqu'à Alep:

Il y avait pour lors une grande caravane qui partait de ce lieu pour Alep, qui était sans doute l'occasion la plus commode et la plus assurée pour moi. Mais ne pouvant me résoudre à rester deux ou trois mois dans ce chemin qui était le plus rude et le plus fâcheux de tout mon voyage, j'aimai bien mieux risquer ma vie, [...]. (Carré, I, 1673: 592).

Un beau passage de Chardin permet de suivre entre Tabriz et Ispahan cet homme qui parcourt la Perse et l'Inde pendant une quinzaine d'années, et qui préfère aux caravanes les déplacements à cheval «en petit comité», dans la fraîcheur nocturne:

On voyage généralement ainsi dans tout l'Orient durant le beau temps, pour être à couvert de l'ardeur du soleil qui accablerait à la campagne les hommes et les animaux. La nuit on marche plus vite, on est plus dispos, les valets vont à pied de temps en temps sans peine, et les maîtres même sont bien aises d'y aller un peu pour dissiper le sommeil [...]» (Chardin, 1735, II: 402-404).

Qu'on ne craigne pas que l'obscurité fasse perdre leur route aux voyageurs. Chardin explique ailleurs que «la sérénité de l'air est si grande en Perse, que les étoiles seules donnent la nuit assez de clarté pour se reconnaître et pour se conduire» (Chardin, 1735, II: 286). Ce fait est attesté par d'autres voyageurs. Thévenot raconte qu'il traverse un paysage difficile hérissé de rochers glissants, «tout cela à la lumière des étoiles, qui pour l'ordinaire en Perse donnent assez de clarté pour voyager, même lorsqu'il n'y a pas de lune» (Thévenot, 1665: 417). Henry de Feynes explique que, dans les déserts d'Arabie, les voyageurs marchent de nuit «pour se conduire à la faveur d'une étoile qu'ils ont pour guide, à quoi leur servent certains hommes qui sont expérimentés à cela, et qu'ils nomment pour cet effet pilotes» (Feynes, 1636: 15-16). Malgré les charmes de ce mode de déplacement qui

permet de partir quand on veut guider par les étoiles, la plupart des voyageurs préfèrent les caravanes, en particulier s'ils transportent des bagages encombrants.

Sitôt débarqué, on se renseigne sur le départ des caravanes qui traversent les espaces désertiques s'étendant jusqu'à l'Euphrate et au-delà. Le mot «caravane» est dérivé du turc *kervan* (*karwân* en persan) qui signifie compagnie de marchands et autres voyageurs faisant route ensemble. Le mot persan *qafyleh*, qui a donné lieu au portugais *cáfila*, a le même sens. Chardin commente:

Karwân, que nous disons caravane, veut dire une troupe de voyageurs qui font leur chemin ensemble, et c'est ce qu'on appelle en Perse qafyléh, c'est-à-dire compagnie de revenants ou retournants, les voyageurs étant appelés des retournants par bon augure. (Chardin, 1735, II: 148).

Thévenot confirme: «Les caravanes sont des assemblées de voyageurs qui se joignent ensemble avec tout leur bagage pour aller de compagnie en quelque lieu, afin de pouvoir mieux résister aux voleurs, s'il y en a sur le chemin» (Thévenot, 1665: 171). La Boullaye propose en plusieurs pages un aperçu des différentes caravanes. Voici les plus importantes pour les Occidentaux qui n'ont que faire de caravanes allant à la Mecque:

La caravane de Tabriz pour Kazvin, Uzbekistan ou Ispahan part tous les mois. Les caravanes de Kazvin à Agra, Dehli et Lahore, villes où réside le Grand Moghol, tous les deux mois. Elles sont six mois en chemin et passent par Kandahar.¹(Boullaye-Le Gouz, 1653: 65).

¹ L'auteur écrit «karvan»: les noms géographiques sont normalisés: Uzbekistan pour Iusbeg, Lahore pour Laour, Tabriz pour Tauris, etc.

Il est impératif que le voyageur soit au courant de ces périodicités s'il ne veut pas perdre des semaines, voire des mois, à attendre le départ de la caravane de son choix. Il se rend au lieu de départ où se forme la caravane et s'inscrit avec ses valets amenés de France ou engagés sur place, moyennant un paiement qui tient compte du volume de ses bagages et marchandises et du nombre de chameaux, chevaux ou mules qui les transportent. Cet arrangement se fait avec le *caravanbachi*, qui est en principe un marchand influent dont l'autorité est reconnue par tous. Barthélemy Carré, qui croise en juin 1672 «la grande caravane de Babylone», parle du «*caphila bachy*, qui est le nom du commandant de la caravane.» (Carré, 1673: 39). D'autre part, Tavernier précise: «Ces marchands élisent entre eux un chef que l'on appelle carvanbachi, et c'est celui qui ordonne la marche, prescrit les journées, et qui avec les principaux de la caravane juge les différends qui peuvent survenir sur le chemin.» (Tavernier, 1679: 107).

L'inscription réglée et la date du départ fixée, le voyageur pense à acheter un cheval, des bêtes de somme, ainsi que des provisions, vêtements et d'autres articles nécessaires au voyage en caravane. Voici les conseils vestimentaires et capillaires d'un spécialiste, Tavernier, au voyageur novice:

Quand on part de Constantinople, de Smyrne ou d'Alep pour se mettre en caravane, il faut s'ajuster selon la mode des pays par où on doit passer, en Turquie à la turque, en Perse à la persienne. (Tavernier, 1679: 111-113).

Tavernier expose en quelques pages essentielles ce qu'il appelle «la police des caravanes», c'est-à-dire leur organisation. (Tavernier, 1679: 111-113). Son texte décrit en détail les haltes de la caravane, l'entassement des ballots de marchandises protégés par des pierres et des tapis, le dressage des tentes, les soins apportés aux chevaux et aux bêtes de somme, la préparation des repas, et enfin la distribution de l'eau qui provoque souvent des querelles échauffées. «Voilà, conclut Tavernier, en peu de mots tout ce qui regarde la police des caravanes.» (Tavernier, 1679: 105-116).

A lire Tavernier, on a l'impression que les marches en caravane n'inspirent aucune peur et que ce sont presque des voyages d'agrément. D'autres voyageurs en parlent sur un tout autre ton. Jacques de Bourges souligne en 1661 la méfiance extrême qui empoisonne les rapports entre voyageurs: «S'il y a lieu au monde où il faille vivre d'adresse et avec sobriété, être sur ses gardes, dormir peu, et avoir toujours l'œil ouvert et toujours du courage, c'est dans les marches de la caravane, où chacun se défie de son compagnon comme d'un voleur.» (Bourges, 1666:35). D'ailleurs, la chaleur et la soif font souffrir nos voyageurs habitués à un climat tempéré où l'eau est omniprésente. Le carme Philippe de la Très-Sainte Trinité voyage en 1629 en caravane de Bagdad à Ispahan. A ce propos, il écrit:

Nous fûmes affligés d'une chaleur intolérable, ou pour dire mieux, nous en fûmes réduits à un très grand péril de la vie [...]. J'avoue que nous crûmes que ce jour serait infailliblement le dernier de notre vie. La sueur nous décollait continuellement du front goutte à goutte, mais en telle abondance qu'elle allait jusqu'en terre à guise

d'une fontaine [...] (Très-Sainte Trinité, 1669: 34).

Mais il n'a pas toujours de l'eau à sa portée. Le voici en plein désert syrien, à un moment où la provision d'eau des voyageurs est épuisée, et donc contraint de continuer à cheminer. (Très-Sainte Trinité, 1669: 33). Jean Chardin, qui se plaint rarement, voyage en août 1677 entre Chiraz et Bandar-Abbas par une chaleur inhumaine:

Je ne voyageais que de nuit, comme on peut penser [...]. Le jour j'étais obligé de me tenir nu dans le caravansérail, depuis neuf heures jusqu'à quatre, assis ou étendue sur un cuir de Russie, non seulement à cause de la chaleur, mais par ce aussi que l'eau me décollait du corps par la sueur, sans s'arrêter, et de telle manière que je ne pouvais ni écrire ni lire, parce que tout ce que je prenais à la main était aussitôt mouillé. (Chardin, 1735, VIII: 489).

On pourrait multiplier de tels témoignages qui expriment avec sobriété les souffrances des voyageurs qui affrontent, en caravane ou en compagnie plus restreinte, les assauts d'un climat auquel ils ne sont pas habitués. Mais les voyages en caravane les exposent à d'autres épreuves non moins redoutables, car des brigands surtout arabes les guettent jour et nuit, prêts à profiter de la moindre distraction et ne reculant pas devant l'assaut armé et le meurtre pour s'emparer de leurs bagages et marchandises. Jacques de Bourges a bien raison de les inciter à «être sur leurs gardes, dormir peu et avoir toujours l'œil ouvert» (Bourges, 1666: 35).

2. La vie en caravane

On ne cesse de s'étonner, à la lecture des relations du XVII^e siècle, des conditions extrêmes dans lesquelles se font

les voyages, surtout en caravane. Ces groupes de négociants qui se déplacent ensemble et dont on sait qu'ils transportent des marchandises de valeur sont la cible rêvée de bandits des grands chemins qui lancent des raids par surprise, tuent ceux qui leur barrent la route, et emportent haut la main marchandises et effets personnels. Mais les voyageurs doivent se méfier aussi des villageois qui traînent dans les campements, prétendent pour vendre des vivres, mais en réalité pour profiter de la moindre inadvertance de leur part pour dérober ce qui leur tombera sous la main.

François de La Boullaye, qui a subi plusieurs attaques de caravane, raconte un raid en septembre 1649 en Anatolie par des Turcomans qui tuent un voyageur et en blessent plusieurs autres. «Il fait bon en ces occasions, explique-t-il, être campé dans le milieu de la caravane, mais un chacun n'y peut pas être, non plus que dans la marche.» (Boullaye-Le-Gouz, 1653: 179). Jean Thévenot a vécu plusieurs fois, lui aussi, des alertes et des attaques. Le voici, en juillet 1664, dans la caravane d'Alep à Bagdad:

Sur les onze heures du soir nous eûmes alarme de vingt-cinq cavaliers kurdes qui vinrent vers notre camp, dont quelques-uns des nôtres s'étant aperçu, ils crièrent alarme [...]. Toutes les nuits se passaient de même, à s'inciter l'un l'autre de veiller et à chanter pour s'empêcher de dormir (Thévenot, 1665: 152).

Tavernier parle régulièrement du fléau que sont les voleurs de caravanes. Sur l'itinéraire de Constantinople à Ispahan par l'Anatolie, le trajet entre Osmançik et Gelkiras est réputé dangereux en raison de plusieurs défilés étroits qui étirent la caravane et l'obligent à prêter le flanc à des attaques soudaines. «Sur l'avis que

nous eûmes qu'une troupe de ces gens-là nous attendaient pour nous attaquer, nous envoyâmes demander escorte au bacha de Tosya, qui nous donna cinquante cavalier pour nous défendre» (Tavernier, 1679: 9), moyennant paiement bien sûr. Revenant de Perse par la caravane de Smyrne, Tavernier est victime, près de Taqibac, de voleurs adroits qui découpent la nuit des ballots de laine précieuse noués ensemble et attachés à sa tente. Il avertit ses lecteurs: «les marchands qui ont des balles de brocarts doivent bien prendre garde la nuit que les voleurs n'en approchent, car ils viennent subtilement en se traînant sur le ventre et coupant les balles avec de grands rasoirs. Ils les vident quelquefois jusqu'à la moitié» (Tavernier, 1679: 94).

Tavernier mentionne si souvent des bandes de voleurs arabes opérant dans le désert. Il éprouve ainsi le besoin de préciser que, «s'il y a des Arabes qui font métier de voler, il y en a aussi qui ont de la bonne foi et des sentiments d'honnêteté, comme parmi les nations de l'Europe.» (Tavernier, 1679: 151). Outre les attaques ponctuelles, nos voyageurs font état de caravanes assaillies, décimées et entièrement dépouillées. Chardin cite deux exemples. En décembre 1672, la grande caravane partie d'Ispahan pour l'Inde par l'Afghanistan est victime d'une telle attaque:

Elle part une fois l'an au mois d'août, et prend sa route par Kandahar qui est dans la Bactriane. Il ne faut pas s'en étonner, car les caravanes, et particulièrement celles des Indes, sont composées en partie d'Arméniens et d'Indiens, gens à qui, pour la plupart, un bâton fait peur. Les autres qui ont du courage se trouvent seuls et abandonnés. Chacun fuit de son côté, c'est un sauve-qui-peut et un désordre étrange. Le vol fut estimé plusieurs millions (Chardin, II, 1735: 347-349).

La sécurité qu'offrent les caravanes est complètement relative. Croyant qu'un grand nombre d'hommes découragera les attaques, la plupart des voyageurs comptent manifestement plus sur les autres que sur leur propre combativité. Cette grande concentration d'hommes, d'animaux et de bagages qu'est une caravane entre en panique dès qu'un danger réel ou présumé se présente. Chacun s'enfuit de son côté et quelques dizaines d'hommes déterminés en viennent à bout avec une facilité déconcertante.

Tant qu'il transporte des marchandises volumineuses, Tavernier se déplace en caravane, mais des voyageurs résolus, comme Chardin ou Carré, préfèrent voyager en petits groupes bien armés et à l'action plus coordonnée. Ils attirent moins l'attention et évitent plus facilement, par la rapidité de leurs mouvements, les bandes de voleurs qui infestent les provinces ottomanes insuffisamment contrôlées par le pouvoir central de Constantinople. La Perse est beaucoup plus sûre, et le grand réseau de caravansérails dont elle s'enorgueillit permet des voyages plus détendus et plus confortables.

3. Le caravansérail, l'exemple du monde

La plupart des caravansérails étaient construits à l'époque safavide par les bienfaiteurs ou les gouverneurs locaux pour assurer la sécurité des chemins afin que le commerce et l'économie se développent. Alors, par la construction des caravansérails se fondait un réseau qui facilitait la transportation des marchandises. En réalité, à l'époque où Chah Abbâs avait développé le commerce

de caravane d'Ispahan, la construction d'un trajet officiel et continu avec la présentation des services favorables indiquait une politique économique. Eskardar Beik Torkaman, le grand historien de la période safavide, l'a affirmé et a déclaré que ces caravansérails servaient bien dans les guerres (Torkaman, 1350 : 55). Puisque dans ce siècle, le commerce maritime ne se faisait pas entièrement sous le regard des rois safavides, on peut penser qu'ils voulaient, en établissant la sécurité dans le commerce de caravane, remplacer celui-là par celui-ci. Selon les propos de Foster, «les commerçants maritimes tentaient d'apporter leurs marchandises en Inde par les routes de Kandahar. Car, les frais de ce type de commerce étaient moins chers que ceux du commerce maritime» (Foster, 1928: 40).

Du Mans écrit ces mots évocateurs sur la sécurité des routes de Perse: «Peines, dangers, inquiétudes encourus au long du voyage, tout est oublié dès que le voyageur a foulé le sol de la Perse où la sécurité des routes est complète, grâce à une vigilance et à des exemptes sévères» (Du Mans, 1890: XLII). Cette sécurité et la sûreté des chemins en Perse rencontraient l'admiration de nos voyageurs qui les parcouraient au XVII^e siècle. «La nuit approchant, dit Tavernier, nous fîmes dresser nos tentes ne craignant plus rien. Parce que nous étions sur les terres du roi de Perse où l'on voyage avec une entière sûreté.» (Tavernier, 1679: 164). Pour la même raison, on épargnait la garde de nuit aux membres de l'équipe avec laquelle voyageait Thévenot. Cette grande sécurité venait des lois sévères et du bon ordre qui régnait dans ce pays. Chaque gouverneur prêtait une attention particulière à la sûreté

des chemins. Des commis appelés «Rah-Dar», qui étaient à la fois précepteurs de péage, voyers, gendarmes et police routière du pays, arrêtaient ceux qui, par leur allure, leur semblaient suspects. Ainsi, grâce à la vigilance de ces hommes armés, les routes de la Perse étaient les plus sûres de tout le Levant.

A la sécurité s'ajoute la commodité des caravansérails² qui ponctuent les parcours à travers la Perse de haltes savamment calculées pour les repos des bêtes et des gens. «La commodité des caravansérails était remarquable. Ils étaient vraiment calculés pour le temps des voyageurs et de leurs animaux et ponctuait le voyage à travers le pays.» (Du Mans, 1890: XLII). Chardin nous donne la signification du mot Karavansaray:

Saray qui est un terme de l'ancien idiome persan, signifie palais, grand logis, d'où est venu le mot de sérail, pour dire le palais des femmes du roi ou des grands. Ainsi caravaserai veut dire hôtel ou palais de caravanes. Les Persans disent que les palais et les hôtelleries s'appellent du même nom, pour faire souvenir les hommes qu'ils sont voyageurs sur la terre (Chardin, II, 1735: 191-192).

Tavernier, autre habitué des caravansérails, les décrit comme suit:

Les caravanseras sont les hôtelleries des Levantins, bien différents des nôtres, et qui n'en ont ni la commodité ni la propreté. Ils sont bâtis en carré à peu près comme des cloîtres, et n'ont d'ordinaire qu'un étage [...]. Une grande porte donne entrée dans la cour, et au milieu de chacun des trois autres côtés, en face, à droite et à gauche, il y a une salle ou grande chambre pour les gens les plus qualifiés qui peuvent passer. Depuis

Constantinople jusqu'en Perse, les caravanseras ne sont point rentés, et on ne vous y offre que les chambres toutes nues. [...]. (Tavernier, 1679: 105-106)³.

Thévenot, qui constate que «les kervanserais de Perse sont beaucoup plus beaux et plus commodes que ceux de Turquie» (Thévenot, 1689: 233), se plaint de la saleté choquante de certains caravansérails où il passe la nuit. Le voici en mars 1665 entre Ispahan et Chiraz près d'un village qu'il appelle Oudgioun. «Il y a un kervanserai, mais il était si puant et si infect d'une quantité de charognes et d'ordures qui y étaient, que nous n'y pûmes loger, de manière que nous fûmes obligés de camper auprès sous des tapis que nous tendîmes en guise de tente» (Thévenot, 1689: 426). Il s'arrête quelques jours plus tard, près de Persépolis, devant un fort beau caravansérail. «Les appartements de ce kervanserai sont fort commodes, mais il y a si grande quantité de moucherons que l'on n'y peut demeurer. [...] Nous passâmes outre...» (Thévenot, 1689: 432). Il quitte Chiraz fin septembre pour Bandar-Rig, sur le Golfe Persique:

Nous arrivâmes vers les dix heures et demie à un misérable kervanserai, qui n'est autre chose que quelques méchantes voûtes toutes noires de suie et remplies d'ordures de chevaux et de poules ; mais enfin, nous y eûmes le couvert (Thévenot, 1689: 424-425).

² Le mot est combiné de deux mots: caravan «*karavan*: un groupe de voyageurs « et *serai*: maison» (un lieu où les caravanes de marchands font halte) Ali Akbar Dehkhoda, *Dictionnaire*, Téhéran, Société du patrimoine culturel, 1373(1994), vol. 20, p. 284.

³ Jean-Baptiste Tavernier, *Les Six voyages...*, I, 1679: 105-106. La description détaillée par Chardin (*Voyages en Perse...*, II, 1735: 142-149.) est fort proche de celle de Tavernier.



Figure 1. Caravansérail de Jarron. Jean Chardin, *Voyages en Perse*, VIII, 1735: 466.

Chardin se plaît surtout à décrire les beaux caravansérails persans, citant leurs noms s'ils en ont (comme Caravansérail de l'éléphant ou de la chèvre) (Chardin, 1735, II: 462), et différant les inscriptions placées au-dessus des entrées pour commémorer les personnes charitables qui les ont fondés. En juin 1673, il met pied à terre au caravansérail de Koskeirou, entre Tabriz et Qom, autrefois un des plus grands et plus beaux de Perse:

Il y a tout joignant deux jardins, deux citernes, un bain et un petit canal qui en dépendent. C'est une charité de princesse femme d'Abbas le Grand. Elle fonda ce lieu avec un revenu de mille livres pour les gages de quatre valets qui logeraient dans le caravanserai afin de le tenir net et de servir les passants, mais ces milles livres ont été diverties à d'autres usages par l'avarice des curateurs. C'est ce qui fait que le caravanserai est fort sale presque partout, et que l'ordure le ruine (Chardin, 1735, II: 406).

Pourtant, le plus beau caravansérail de Perse est assurément celui qui se trouve près de Keshan (Cachan), spacieux, bien entretenu, pourvu de toutes les commodités imaginables, et revêtu de marbre blanc. Il porte une inscription superbe. Ce caravansérail est bâti par Abbas le Grand. A son frontispice, on lit ce distique: «Le monde est un caravaserai, et nous sommes une caravane. Dans un caravanserai, n'élevez point de caravanserai.» (Chardin, 1735, III: 3). Chardin commente ainsi ce distique: «c'est pour dire que nous ne devons point nous promettre d'habitation stable et solide dans ce monde, qui n'est qu'un lieu de passage» (Chardin, 1735, II.).

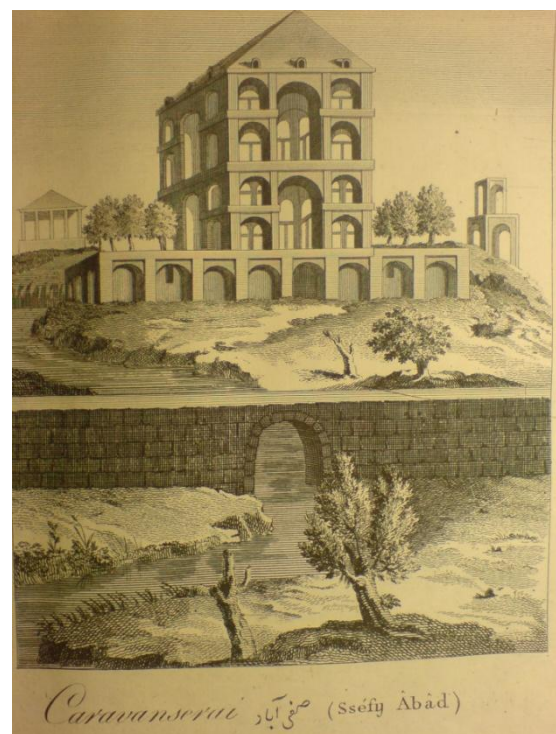


Figure 2. Caravansérail Safi abad. Jean Chardin, *Voyages en Perse*, II, 1735: 145.

Il est dommage que nos voyageurs parlent si peu de rencontres et des contacts fortuits qu'ils ont dans les caravansérails

où ils s'arrêtent. Sans doute chacun reste-t-il sur son quant-à-soi, veillant jalousement sur ses bagages et ayant l'œil sur ses valets qui soignent son cheval et préparent son repas. Cette méfiance explique aussi pourquoi on va se coucher des pistolets chargés à portée de main sur les matelas. On apprécie d'autant plus la convivialité de l'abbé Carré, qui adore inviter à sa table des inconnus voyageant dans la même caravane ou habitant le village proche du caravansérail. Il se trouve au retour de son premier voyage, en mars 1671, à proximité de Bandar-Abbas en route pour Bagdad. Il raconte l'histoire de cette invitation dans son ouvrage:

Étant arrivé au caravenceraï, je trouvai qu'on y avait apporté de fort bon vin pour les Anglais et pour les Français de la caravane. Je reçus leur visite et leurs présents le mieux qu'il me fut possible, et après les avoir entretenus longtemps de choses indifférentes, je leur dis le chagrin que j'avais de ne pouvoir les régaler comme je l'eusse bien souhaité, n'ayant avec moi que des choses dont leur loi leur défend de manger. (Carré, 1673: 158-160).

Carré invite au même caravansérail un marchand persan accompagné de deux superbes filles géorgiennes achetées pour son sérail, et qui voyagent «dans des cages de bois couvertes d'un gros tapis pour les défendre des ardeurs du soleil.» et des regards indiscrets, juchées sur des chameaux. A l'heure du repas, elles viennent répandre des fleurs sur le tapis où l'abbé est assis, puis se retirent en rougissant. Le Persan fait honneur au vin que son hôte lui sert libéralement, puis lui raconte l'histoire émouvante des deux jeunes filles qu'ils viennent d'acheter. Carré, qui adore émailler ses récits de voyage d'anecdotes orientales, inséra

l'Histoire de deux Géorgiennes, recueillie dans un caravansérail persan, dans sa relation imprimée dont le titre complet est d'ailleurs *Voyages des Indes orientales mêlé de plusieurs histoires curieuses*. (Carré, 1673: 166-191).

Les caravansérails sont situés en principe en rase campagne ou à proximité des villes ou villages. Le caravansérail urbain s'appelle *khân* ou *han*. Il offre lui aussi aux voyageurs la possibilité de louer une chambre pour passer la nuit et un entrepôt sûr pour y déposer leurs marchandises. A son arrivé à Smyrne, en mars 1678, Antoine Galland préfère un logement dans un *khân* plutôt que dans une auberge à la française (il y en avait à Smyrne), «pour être dans une plus grande liberté et pour être aussi dans une pratique continuelle des deux langues les plus en usage dans le pays, c'est-à-dire de la turque et de la grecque. Je louai donc une chambre, assez grande et qui avait vue sur la mer, pour quarante sols le mois dans un *khân* qui était fort bien bâti, où il n'y avait que des Grecs.» Thévenot décrit les célèbres *han* de Constantinople, souvent compris dans les complexes de bâtiments qui entourent les grandes mosquées. «Il y a encore dans la ville plusieurs grands bâtiments faits comme des cloîtres de moines qu'ils appellent *hans*.» (Thévenot, 1665: 48-49).

Presque tous nos voyageurs, qu'ils soient catholiques ou protestants (comme Tavernier et Chardin), logent en ville chez les capucins ou les carmes, présents dans toutes les villes majeurs du Levant et de la Perse. Ces pères accueillent volontiers les voyageurs, les renseignaient sur la situation locale, les introduisent auprès des grands, servent de poste restante, facilitent

l'obtention de lettres de change et rendent mille autres services à leurs hôtes, leur trouvant par exemple des guides fiables. Ils acceptent gracieusement les dons qu'on leur laisse en partant et qui équilibrent les finances, toujours précaires, des pères qui pratiquent une politique de présence mais ne font guère de convertis.

Après plusieurs séjours prolongés chez les capucins et les carmes d'Ispahan, Chardin décide de prendre une maison dans cette ville qu'il connaît comme sa poche, et où il vivra encore des années. Comme marchand du roi, il obtient l'autorisation de s'établir en ville, et non pas au faubourg arménien de Djolfa où demeurent les Européens. Il trouve une maison superbe qu'il gardera tout au long des années 1675 et 1676. De dimensions plutôt modestes, elle est d'un raffinement extrême. C'est en fait un ancien lupanar de luxe, placé sous séquestre judiciaire à la suite d'un meurtre. Il appartenait à une courtisane célèbre, connue comme la Douze-Tomans (le prix qu'elle demandait pour une nuit), qui fut poignardée par un de ses clients. Chardin décrit sa maison avec un plaisir évident. «Son logis, qui n'est pas grand mais qui est un vrai bijou, consiste en une grande chambre, deux salles et trois petits pavillons, chacun avec deux degrés, en cabinets et en niches, tout cela de différentes figures [...]. Tous les plafonds sont aussi d'ouvrage différent. Il n'y a point d'endroit qui ne soit peint d'or et d'azur, et orné d'une manière à exciter aux plaisirs de l'amour.» Certains des amis persans qu'il reçoit sont d'anciens clients de la maison:

«Ah! Lui disent-ils, si vous aviez vu comme nous ce logis-ci dans le temps qu'il était meublé si voluptueusement, et qu'il y avait cinq ou

six jeunes filles admirablement belles, et leur maîtresse encore plus belle, vous l'auriez trouvé bien plus charmant qu'il ne vous paraît (Chardin, VII, 1735:411-412).

C'est là un des plus beaux aspects de la vie persane qui fascine le voyageur Chardin, et ce qui rejoint les autres éléments pittoresques de la Perse safavide décrits par les autres voyageurs.

Conclusion

Les caravanes et les caravansérails de la Perse safavide suscitent l'admiration des voyageurs européens qui ont parcouru la Perse safavide au XVII^e siècle. C'est ainsi que la description détaillée de ces spécificités routières est omniprésente dans les relations des voyageurs. Cette étude, dans laquelle nous nous sommes efforcés d'analyser des points de vue de ces voyageurs, nous a permis de mieux connaître les difficultés du voyage à ce siècle. La plupart des voyageurs choisissent le voyage en caravane pour profiter d'une sécurité relative. Cette sécurité est pourtant mise en danger lors d'une attaque des groupes de bandits qui guettent la caravane jour et nuit. Bien des difficultés se manifestent dans une marche en caravane pour les européens parmi lesquelles on peut citer la chaleur insupportable des déserts orientaux et la soif de ces voyageurs habitués à un climat qui est complètement différent du climat de l'Orient. Parmi les chemins du Levant, ceux de Perse sont les plus sûrs. Cette sécurité des chemins en Perse est bien admirée dans les relations de voyage au XVII^e siècle. Ce qui montre la grande attention portée par les rois safavides sur la sûreté des routes et établir des lois sévères routières. La comparaison des

caravansérails au monde chez les Persans attirent bien l'attention des voyageurs et ils la citent dans leurs relations. Alors, le voyageur européen ne décrit pas seulement l'apparence des caravansérails et tout ce qu'il se passe, mais ils rapportent aussi tout ce qui concerne la culture et la pensée persane, pensée affirmant la vérité passagère du monde.

Bibliographie

- Boullaye Le Gouz, F. (1653). *Les Voyages et Observations du Sieur de la Boullaye Le Gouz*. Paris: François Clousier.
- Bourges, J. (1666). *Relation du voyage de Mgr. l'évêque de Beryte*. Paris: Denys Bechet.
- Carré, B. (1673). *Le Courier de l'Orient*. Londres: BL, OIOC, Mss. Eur. D. I.
- Carré, B. (1654). *Voyages des Indes orientales*. Paris: Barbin.
- Chardin, J. (1735). *Les Voyages du chevalier Jean Chardin en Perse et autres lieux de l'Orient*. Amsterdam: Aux dépens de la Compagnie.
- Dehkhoda, A.- A. (1994). *Dictionnaire*. Téhéran: Société du patrimoine culturel. Vol. 20.
- Feynes, H. (1636). *Voyage faict par terre depuis Paris jusqu'à la Chine*. Paris: Rocolet.
- Foster, W. (1928). *The Embassy of Sir Thomas Roe to India (1615-1619)*. London : Oxford.
- Mans, Du Père R. (1890). *Estat de la Perse en 1660 par le Père Raphaël du Mans*. Paris : L'école des Langues Orientales Vivantes. 2^e série. XX^e Vol.
- Tavernier, J.-B. (1679). *Les Six Voyages de Jean-Baptiste Tavernier*. Paris: Clouzier et Barbin François.
- Thévenot, J. (1665). *Relation d'un voyage fait au Levant*. Paris: Louis Billaine.
- (1689). *Suite du voyage au Levant*. Paris: Charles Angot.
- Torkaman, E. (1350). *L'Histoire complète du roi Abbas (Tarikh a'lamarayé abbassi)*. Téhéran: Amir Kabir.
- Trinité Très-sainte, Ph. (1669). *Voyages d'Orient....* Lyon: Antoine Julliéron.