

La route entre Nature et mémoire

"Ce mot de route enferme dans son idée quelque chose d'ordinaire et de fréquenté." constatait l'Encyclopédie à l'article "route" ; elle précisait qu'il s'agissait de "tous les lieux par lesquels il faut passer pour arriver d'un endroit dans un autre dont on est fort éloigné" mais avouait son embarras à mieux définir le terme. Deux siècles après, l'Européen moderne ne comprend pas immédiatement ces hésitations. L'identification de la route ne lui pose aucune difficulté : elle est physiquement concrétisée, visible et administrativement définie.

Là où existe quelque équivalent de nos Ponts et Chaussées, le moindre regard sur la carte révèle, grâce à un code de couleurs, parmi les lignes différenciées qui trament le paysage lesquelles sont des routes (et non de simples chemins ou des rues) et quelle est la place de chacune dans la hiérarchie ou la nomenclature (Nationale, Départementale, *Autostrada*, *Hauptweg*, *Turnpike*, *Freeway*, etc..). Pour qui les utilise, le type de revêtement, les véhicules autorisés, la largeur, le marquage de ces espaces bien définis ne laissent guère de doute : les routes sont des constructions durables et répertoriées qui permettent le transport (essentiellement automobile) au-delà d'une simple utilisation de voisinage. Contrairement à la rue ou au chemin, la route vaut donc davantage par ce qu'elle joint que par ce qu'elle borde. De même, l'idée de réseau routier s'impose sans peine, comme vision d'un filet lancé sur le paysage, des lignes de force se déployant face aux hasards du relief et traduisant la volonté de normaliser le territoire.

La route concrète

Mais il s'agit là de conceptions et de repères relativement modernes¹. Pour s'en tenir à notre seul pays, jusqu'à la fin du XVII^e siècle peu de cartes portent le tracé des chemins, la plupart indiquant des ponts et cols ou des directions générales ; les premières vraies cartes routières (Atlas de Perronet, carte de Cassini) datent du siècle suivant et sont contemporaines du développement d'un réseau faisant appel à une chaussée standardisée ; le grand classement hiérarchique des routes étant, lui, napoléonien, etc².

Quant au revêtement routier tel que nous le connaissons, il est, on s'en doute, assez récent puisque lié aux problèmes très spécifiques d'adhésion au sol des pneumatiques. Si l'usage systématique de surfaces faites de morceaux d'asphalte, roche poreuse naturellement imprégnée de bitume, est portée au crédit de nos Ponts et Chaussées au début du XIX^e siècle,

¹ Et relativement occidental; voir, par exemple sur la valeur et la diffusion des cartes routières de l'ex U.R.S.S. Alexandre Sudakov in *Le courrier de l'Unesco* Juin 1991 n° spécial *Les arpenteurs de la Terre*

² Voir Georges Reverdy *Atlas Historique des routes de France* Presses des Ponts et Chaussées 1986

c'est seulement vers 1929 qu'apparaît le revêtement routier tel que nous le connaissons, formé par le saupoudrage sur le bitume encore chaud de cailloux assez gros pour que la moindre pluie ne rende pas l'asphalte extrêmement glissant. Les précédentes innovations techniques qui donnèrent son aspect à la route d'avant l'âge du moteur sont, elles, dues à quatre ingénieurs du XVIII^e siècle, les Britanniques John Metcalf, John Loudon Mac Adam, Thomas Telford, et le Français Pierre Tresaguet qui eût l'idée du bombement de la chaussée pour résoudre le sempiternel problème de l'écoulement des eaux. Auparavant, la route ne se distingue guère de ce que nous considérerions comme chemins de terre battue, ou du *pavimentum* romain : une surface de terre tassée revêtue dans le meilleur des cas de gros pavés. Ces comparaisons françaises et relativement récentes nous rappellent donc que la plus grande voie commerciale qui ait traversé notre continent, la route de la soie, aussi longtemps qu'elle a joué un rôle important, sommairement jusqu'au XV^e siècle, n'a été ni cartographiée, ni physiquement améliorée, qu'aucun changement technique n'y a facilité la circulation en plus d'un millénaire et demi et qu'elle se composait, pour la plus grande partie de ce que nous considérerions comme mauvaises pistes ou sentiers ruraux.

Il n'est même pas toujours aisé de lier la notion de route à celle de voie carrossable. Le plus ancien système routier du monde pourrait être celui des tourbières de Somerset Levels dans le sud-ouest de l'Angleterre et dater du troisième ou quatrième millénaire : un système de bûches et branchages, sortes de dalles flottantes permettant la circulation sur les marécages, ou si l'on préfère un hybride entre le pont, le radeau et la route. A Malte, un non moins bizarre réseau de sillons d'une soixantaine de centimètres de profondeur reliant les sites de villages de l'âge du bronze suggère la circulation de travois, sortes de traîneaux tirés par des hommes ou des animaux et formés de deux perches parallèles entre lesquelles s'accroche la charge. Cette fois, c'est donc du rail et non plus du pont que la première route se distinguerait mal !

Ajoutons qu'il est parfaitement possible de construire en plein paysage de montagnes un réseau complexe, faisant appel à des ouvrages d'art, tunnels, ponts, marches à flanc de pente, et permettant le transport de messages à la vitesse de 320 kilomètres par jour, et tout cela en ignorant l'usage de la roue³. La route inca, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, parcourt en effet 4000 kilomètres de côtes de la Cordillère des Andes à travers les actuels Chili et Pérou ; par elle, circulaient soldats et *chasquis*, des coureurs porteurs de message qui se relayaient tous les trois kilomètres.

Quant à nos routes terrestres de la soie, fil conducteur de ce travail, elles peuvent par endroits se confondre avec la route royale perse d'Ephèse à Suse, ou avec le réseau routier établi par les Ch'in au troisième siècle avant notre ère, elles peuvent même rejoindre la via romana ou des pistes chamelières qu'empruntent les modernes Kirghizes dans les Pamir, pourtant, ce n'est pas le nez au sol que nous en trouverons la trace. Son existence résulte bien plus d'une

³ Au moins pour le transport de charges.

convention ou d'une pratique. A s'en tenir à de simples critères de visibilité au sol, nul ne distinguerait la Route de Saint Jacques de Compostelle (formée en réalité d'un ruissellement de petits chemins, de sentes, voire de gués qui évoquent plus la capillarité que les grands axes), ni les routes de l'or, de l'ambre, de l'ivoire ni aucune des autres des grandes voies commerciales de l'histoire. Ce ne sont pas de longs rubans et leur matérialité n'est rien moins qu'évidente.

Plus que la chaussée ou la carte, c'est souvent un consensus, une habitude qui permet de constater qu'il y a une route : elle est quelque chose qui a assez d'usage pour offrir un passage préférentiel entre des points topographiques significatifs, et d'assez important par la nature de son trafic. Elle se définit plus par ce qu'elle transporte et ce qu'elle relie que par ce qu'on en voit.

La route, synecdoque figurant tout un courant de circulation, et catégorie irréductible à une formation tangible, apparaît dans notre langue à la fin du XVII^e siècle. "Route est aussi employé pour l'itinéraire habituellement suivi pour les communications et échanges entre certains points du globe (1694), parfois dans un syntagme historique comme *La route de la soie...*" précise même le Robert⁴ qui a prévu notre cas. Effet de mode aidant, les routes historiques pullulent, parfois au gré de l'imagination d'un syndicat d'initiative qui découvre que par sa région passent des "routes des cathares" ou des "routes de François I^{er}", façon imagée de suggérer un itinéraire touristique. D'autres se réfèrent plus sérieusement à des "routes du baroque" ou "routes de la foi" pour désigner de grands phénomènes de diffusion intellectuelle⁵. A un degré d'abstraction supérieure apparaîtraient les sens figurés de la route (de la vie ou du ciel par exemple). Ce serait donc un phénomène d'extension sémantique banal.

Dès que l'on aborde les notions de "route maritime" ou "route aérienne", tout caractère tangible disparaît tandis que la parenté de la route et de l'information se manifeste déjà. Ces routes-là, pour parodier le vocabulaire de Nicolas Negroponte, ce sont des bits plus que des atomes⁶. Du fait que la route suppose une intentionnalité et une projection dans l'avenir, elle est forcément construite en vue d'un résultat, soit physiquement avec des outils, soit par quelque forme d'instructions ou d'enregistrement des directions à suivre. Ainsi, une route maritime ne se fabrique ni ne se voit, elle se constate par la fréquence ou la sûreté d'une navigation d'un port à un autre, et surtout, elle se calcule et se mémorise : suivre telle étoile, profiter ici de tel vent ou de tel courant, prendre telle ligne de rhumb. De la technique des Maoris au G.P.S.⁷, la route maritime, la route qui se sait, est plus proche de la recette ou du logiciel que de la piste poussiéreuse ou de la bande d'asphalte, plus savoir qu'artefact.

⁴ *Le Robert Dictionnaire historique de la langue française* en deux volumes

⁵ Voir le numéro spécial de *Sources Unesco* Avril 1995

⁶ N. Negroponte *L'homme numérique* R. Laffont 1995

⁷ *Ground Positioning System*, sorte de méthode de repérage par des balises satellites, désormais accessible aux plaisanciers (voire aux randonneurs) grâce à la miniaturisation des appareils.

A preuve que la route est affaire de mémoire, elle peut n'exister que comme formule, quelques chiffres suffisants pour répéter une performance et rééditer un voyage, presque un algorithme. Le cas limite (mais historiquement fréquent) de dématérialisation de la route est celui où elle est si peu visible qu'elle constitue un secret enfoui dans un coffre, où elle est inscrite sur une carte ou dans la mémoire d'un expert : le "programme" étant protégé, la route comme inactivée n'existe qu'en puissance.

La route aérienne, outre les caractères qu'elle partage avec la route maritime (être un itinéraire calculé en fonction d'un but et de contraintes de vent, climat, visibilité, etc.), a des traits plus conventionnels : la détermination de la route dépend de lois et traités relatifs à la "propriété" ou à l'affectation des zones aériennes, ainsi que de procédures destinées à assurer un bon usage des couloirs. Ici, le cas limite est celui où la route se manifeste comme "ordre" donné par la tour de contrôle ou instructions calculées par l'ordinateur.

A l'idée indiscutable que la route transporte des biens matériels et immatériels, des choses et des idées, ajoutons donc ce corollaire que la route est physique et mentale et que la route accomplie suppose la route calculée, projetée, mémorisée, représentée, voire mythifiée, imaginée, que la route/mémoire se redouble de la mémoire de la route, etc.. Toute une dialectique se dessine entre actualisation et virtualisation de la route⁸, ou plutôt la route nous apparaît comme à la fois chose (construction tangible ou enregistrement), idée (conception d'un itinéraire) et événement (circulation, pratique de la route que l'on emprunte).

Route et rupture

Quel que soit notre souci du concret, la compréhension de la route dépasse trop la seule acception tellurique pour que nous fassions l'économie d'une enquête et d'un retour aux origines et donc à l'étymologie.

Celle-ci nous indique une rupture originelle : celle de la *via rupta* (de *rumpere*, rompre) qui tranche dans la forêt ou force le paysage. La route en son acception première se fraye un passage, perce, traverse et brise ; le latin, langue des bâtisseurs et des conquérants nous propose une image forte de la route qui suggère affirmation et labeur. Ce programme pour légionnaires évoque la géométrie des lignes droites plus que les courbes du chemin sinuant au gré du paysage.

Avant de s'inscrire dans une hiérarchie qui permettrait de la classer par rapport à la sente, à la chaussée, au passage, au layon, à la tortille, etc, avant de se caractériser par la distance des lieux qu'elle permet de joindre ou de rappeler son caractère rural qui l'opposerait à rue, ruelle, venelle, boulevard, cours ou artère, la route s'affirme comme tracée, donc non

⁸ Voir le concept très vaste de virtualisation (déterritorialisation, calcul, etc) que propose Pierre Lévy dans *Qu'est-ce que le virtuel ?* La Découverte 1995

naturelle. Avant de rapprocher, elle éloigne : elle nous sépare de notre environnement comme elle le sépare par sa ligne de fuite.

La route est donc le contraire des *Holzwege* heideggeriens, en quelque sens que l'on prenne à ce terme, soit "chemins qui ne mènent nulle part"⁹ (donc de fausses routes ?), soit ces "chemins qui le plus souvent encombrés de broussailles, s'arrêtent soudain dans le non frayé" et que connaissent les "bûcherons et forestiers"¹⁰ chers au philosophe. La route mène quelque part, et elle y mène le plus souvent sans mystère.

La brutalité étymologique du *rumpere* réjouit un autre philosophe, Derrida : "Il faudrait méditer d'ensemble la possibilité de la route et de la différence comme écriture, l'histoire de la route, de la rupture, de la *via rupta*, de la voie rompue, frayée, *fracta*, de l'espace de réversibilité et de répétition tracé par l'ouverture, l'écart et l'espacement violent de la nature, de la forêt naturelle, sauvage, salvage... il est difficile d'imaginer que l'accès à la possibilité de tracés routiers ne soit pas en même temps accès à l'écriture." affirme-t-il¹¹ ; il tire argument de cette violence et de cet arrachement que suppose la route contre le logocentrisme : l'antiquité de cette trace, de ce "gramme", de cette écriture (ici bien plus largement définie que sous ses formes graphiques) démontrerait que l'écriture ne saurait être seconde par rapport à la parole.

Les écologistes n'aiment guère les routes, ces cicatrices sur le ventre de la Mère Terre ; on les comprend, car la route arrache à la maison (oikos d'où vient notre *écologie*) qu'est l'environnement ; mais la route nous exclut de la Nature de bien d'autres manières : par tout ce que sa construction suppose d'outils, connaissances et technologies, de rapports sociaux et culturels implicites entre ceux qui participent à son élaboration et jouissent de son usage. La route considérée comme trace laissée là (pour les autres, pour de futurs voyages et usages, voire pour les générations suivantes) est bien une inscription dont il faut préciser le caractère. Elle apparaît d'abord comme une performance humaine, visible signature terrestre de notre sortie de l'animalité. C'est pour cela que Simmel oppose au déplacement de la bête, l'exploit de l'homme "à savoir, coaguler le mouvement par une structure solide qui sort de lui.", et vante notre pouvoir de relier début et fin du parcours, le "miracle du chemin"¹². Le sociologue allemand voit dans cette prestation qui relie objectivement ce qui l'était subjectivement et dans notre façon d'affecter à cette fin une parcelle de l'espace "conforme à un seul et unique sens" quelque chose dont aucun trajet animal si long et complexe qu'il soit ne peut rendre la mesure. Marquer la terre du souvenir de nos échanges et pérégrinations, avant de la transformer par notre culture et notre industrie, voilà en effet qui nous caractérise et nous enorgueillit.

⁹ Titre français choisi après maintes hésitations et commentaires pour l'édition française : M. Heidegger *Chemins qui ne mènent nulle part* Gallimard 1962

¹⁰ Ibid., note de tête de Heidegger

¹¹ Jacques Derrida *La Grammatologie* Éd. de Minuit 1967

¹² Georg Simmel *La Tragédie de la culture* Seuil 1993 p 162

Cette évidence que l'animal ne fait pas de routes, quoique qu'il se déplace, aide à préciser quelques notions mais aussi à relativiser, comme chaque fois que l'on tente de fixer le Rubicon qui nous sépare de l'animal¹³. Face à l'immense littérature éthologique consacrée au déplacement et à l'orientation, sans parler de notions comme comportement d'exploration, piste, migration, espacement, territoire, biotope et aire d'habitation, mieux vaut se contenter ici de quelques exemples. Il est d'abord facile de trouver des cas de ce que nous nommerons circuit préférentiel. Les macrosélidés allant de leur terrier à des points où ils peuvent s'alimenter suivant certaines pistes, notre banal chat domestique patrouillant de façon ordonnée voire à heures fixes sur certains passages¹⁴, le philante enregistrant la géographie de son nid par des vols exploratoires¹⁵ et cent autres espèces en fournissent des illustrations. Dans une topologie riche en zones signifiantes (gîte, territoire de l'animal ou d'autres à protéger, ressources, distances d'espacement, aires d'accouplement ou de parade, etc.) et bruisant de signaux, l'animal se déplace et apprend à se mouvoir en suivant certains itinéraires. Il ne raccorde donc pas un point à un autre au hasard ni en fonction des seuls stimuli du moment ; il accomplit et reproduit une séquence précise, ce qui pourrait s'appeler "suivre un chemin", à défaut de construire une route. Mais, en dépit des cas d'aménagement de l'habitat, de creusement de galeries ou de divers "ouvrages d'art" comme ceux du castor,¹⁶ il nous semble que l'on pourrait qualifier l'animal d'utilisateur de routes et non faiseur de routes, au sens où l'on dit qu'il est utilisateur, mais non fabricant d'outils¹⁷.

La nomenclature des performances animales devient impressionnante si l'on aborde le domaine de la navigation. Celle-ci se déroule dans un milieu non familier, du connu vers l'inconnu (ou vice versa comme le montrent force expériences sur des oiseaux bagués, transportés et lâchés au loin par l'homme et qui se montrent capables de retrouver leur destination originelle). Figurent, évidemment, au premier rang l'étude des migrations ou des multiples exploits d'oiseaux retrouvant un point précis sur une distance énorme¹⁸. Difficile d'échapper à la tentation de la comparaison (voire de l'anthropomorphisme au moins dans le vocabulaire), qu'il s'agisse du "pilotage" en fonction de points de repère connus ou d'orientation "à la boussole" (l'équivalent du choix d'un cap auquel on se tient) ou encore de "navigation vraie", c'est à dire avec correction¹⁹. Les résultats se comparent à ceux que

¹³ Sur la relativité de cette notion voir Serge Moscovici *La société contre nature* U.G.E. 1972 et Edgar Morin *Le paradigme perdu : la nature humaine* Seuil 1973

¹⁴ Voir Université d'Oxford *Dictionnaire du comportement animal* Robert Laffont Bouquins 1990

¹⁵ Irenaüs Eibl-Eibesfeldt *Éthologie Biologie du comportement* Naturalia et Biologia 1972

¹⁶ Bernard Richard *Les mammifères constructeurs* La Recherche Février 1974

¹⁷ On discute souvent de la distinction chère à l'éthologie anglo-saxonne entre *tool user* et *tool maker*.

¹⁸ Avec ses mille kilomètres par jour pour revenir au nid, *columbia livia* (notre pigeon voyageur) semble imbattable, mais *puffinus puffinus* (le puffin des anglais) qui, lâché à Boston, à 5100 kilomètres de son gîte, le rejoint en treize jours se défend fort bien. Voir Marie-Martine Lamotte et Jacques Beaugrand *L'orientation animale* La recherche Janvier 1973

¹⁹ Voir *Dictionnaire du comportement animal* précité.

notre espèce a mis quelques millénaires à obtenir en découvrant le compas, le sextant, l'orientation astronomique.

Une théorie voulait même que le pigeon voyageur, utilisé depuis plusieurs millénaires, eût résolu le problème de la navigation bipolaire de façon comparable à la notre : la latitude se mesurant à la hauteur du soleil et la longitude se calculant en fonction de la comparaison entre l'heure locale et celle du lieu d'origine. En somme l'horloge interne de *columbia livia* aurait tenu lieu du chronomètre de marine fiable que nous attendîmes jusqu'au XVIII^e siècle avant de pouvoir enfin calculer une longitude vraie²⁰. Aujourd'hui cette théorie du pigeon "faisant le point" est contestée et elle est concurrencée par toutes sortes d'hypothèses sur la navigation olfactive, la perception des champs magnétiques ou encore l'enregistrement de données cinétiques par l'animal au cours du voyage aller. Peu importe : seule compte la performance globale qui suggère un rapprochement avec la route maritime évoquée plus haut, cette route/savoir dont la mer ne garde nulle trace. La "route" du pigeon ou du saumon sont bien des informations dont peu nous importe ici le procédé d'activation ou le mode d'acquisition, phylogénèse ou apprentissage mais qui appellent comparaison.

Mais aussi le soupçon que c'est peut-être cette perfection du cheminement, cette impeccable programmation garantie par l'évolution qui distinguerait l'animal de l'homme. Nos routes, nous les animaux désorientés, nous les frayons, les cherchons et les inventons. Et nous les héritons. C'est la faiblesse de notre corps mauvais coureur, mauvais porteur, mauvais pilote qui nous y contraint comme la débilité de nos instincts qui nous lancent, perdus et incomplets dans un monde où l'inconnu commence au-delà du territoire. L'animal qui voyage se déplace toujours entre ses demeures et ne fait jamais que rentrer chez lui, nous seuls partons vraiment.

Route, répétition et invention

Le trajet de la route, pour nous, n'est pas comme ce jaillissement sorti du corps et qui mène au gîte, au lieu de reproduction ou d'hibernation, c'est un dur labeur et pour l'accomplir il nous faut être plusieurs. Un itinéraire que l'on suit seul et une fois c'est une itinérance ou une exploration ; pour que s'ouvre une route, il faut qu'elle ait un passé et un avenir. Il faut une répétition, une seconde fois qui bénéficie de la première (ne serait que par la certitude que la voie est praticable), une accumulation indépendante de la personne du voyageur. Même quand la route humaine ne se manifeste par aucun ouvrage visible, fut-ce un peu de terre tassée, elle suppose un travail et des outils : un bateau, un bâton pour mesurer la hauteur du soleil, un marquage rudimentaire..., tous instruments à faire ou à se souvenir proprement

²⁰ Sur l'irritant problème du calcul de longitude et ses conséquences historiques voir par exemple amiral François Bellec *Océans des hommes*, Ed. Ouest France 1987 ou L.A Brown. *The story of maps* Dover 1979 ou encore notre propre bibliographie dans Huyghe E. et F.B. *Les coureurs d'épices* J.C. Lattès 1995

humains. A l'animal manque, faute de besoin, cette concrétisation externe de la route qui la rend transmissible²¹.

Entre intentionnalité (projet de se rendre là) et mémoire (réminiscence d'un parcours accompli), la route a donc besoin de s'inscrire dans le paysage ou dans notre stock de connaissances. Elle est spécifiquement humaine par ce langage qui nous dit que là est une route que nous ne saurions trouver autrement (ou que ceci est une route qui mène là-bas, sans quoi son tracé ne nous servirait à rien). Grâce à ces médiations la route existe de façon continue, indépendamment du parcours effectivement accompli et de qui l'accomplit.

Nos routes, à l'opposé des trajets des animaux, sont donc, au moins sous leur forme achevée, autonomes et polyvalentes : elles transportent indifféremment gens, bêtes, véhicules et objets et leur usage n'est pas lié unilatéralement à une période biologique de la vie (la migration, le frai, la ponte...). Pour reprendre l'image de l'écriture, les routes sont des messages décontextualisés, elles sont offertes à l'utilisateur et à son temps, comme le texte écrit se présente au lecteur séparé de son auteur.

Si l'éthologie semble nous interdire une approche naturaliste de la route, la retrouverons nous par l'écologie ou la géographie ? D'où la vieille interrogation : y a-t-il des routes naturelles ? Personne ne songerait à nier que la facilité du passage ne joue son rôle, que l'existence de fleuves navigables, plaines ou cols n'ait son importance dans la circulation des hommes ou des marchandises et partant dans leur histoire ; pour prendre des exemples sur les routes de la soie, il est évident que la Khyber Pass, la région de Samarcande entre Amou-Daria et Syr-Daria ou l'oasis de Khotan étaient quelque peu prédisposées à devenir ce que l'expression désigne comme "des carrefours de civilisation". Mais, au-delà de ces constats s'est toujours posée la question de la part du déterminisme géographique dans le tracé des grandes routes historiques.

La réponse n'a pas toujours échappé à la tentation idéologique. Au début du siècle, s'oppose une école géographique allemande, celle de Ratzel, plutôt "géodéterministe" (les particularités des peuples et des États sont généralement rapportées à celles du milieu) et une école française, plutôt "culturaliste", celle d'Élisée Reclus et de Vidal de la Blache²² ; l'interprétation des faits de diffusion et de circulation tenait évidemment un rôle important dans cette querelle internationale. Ainsi, Vidal de la Blache est tout imprégné de l'idée de l'universalité du génie français et de la conception de la civilisation (s'opposant quelque peu

²¹ Les travaux sur le langage des abeilles qui valurent son prix Nobel à K. von Frisch ont soulevé une énigme intéressante qui remet en cause à la fois la notion de langage et celle de transmission d'un itinéraire telle que nous la développons ici. On sait en effet que, par sa danse (rythmique, combinaisons de figures, etc), l'abeille, *Apis mellifera*, est capable de faire connaître à ses congénères l'emplacement (direction et distance) d'une source de nourriture. Les éthologues s'interrogent sur l'usage de ce code dans un but qui n'est pas seulement expressif ou performatif, qui n'est ni simple traduction d'un état interne de l'animal, ni seulement un signal requérant une réponse qualitative de l'autre, mais qui est proprement une information sur un fait objectif. Voir par exemple les commentaires de K. Popper dans Konrad Lorenz, Karl Popper *L'avenir est ouvert* Flammarion 1994

²²Voir Florence Trystam *Terre ! Terre !* J.C. Lattès 1994

à la Kultur allemande²³) progressant en s'ouvrant sur les apports extérieurs²⁴ ; il accorde un rôle prépondérant à "cette chose presque immatérielle qu'on appelle voie de circulation²⁵"

Lucien Febvre, partageant l'enthousiasme de son maître condamne tout naturellement l'erreur allemande : "Les Ratzéliens, notamment, ont donné peu de place à ces questions. Ils se sont appliqués principalement à étudier les mouvements des peuples.... Les simples voies de communication, on peut dire qu'elles ne les intéressent qu'exceptionnellement, et tout juste dans la mesure où il leur paraît qu'elles sont strictement déterminées par les conditions naturelles : c'est qu'il s'agit surtout pour eux de démontrer, ou plus exactement de justifier une thèse préalablement conçue et exposée."²⁶ ; à cela, il oppose un éloge de l'ouverture et de l'inventivité où la route devient le symbole de l'aventure de la culture : "le besoin de passer, voilà la condition nécessaire ; et si elle existe, il n'y a pas d'obstacles qui tiennent, ni de difficultés : on passera.". Et Febvre qui propose déjà une classification fonctionnelle des grandes routes civilisatrices : économiques, religieuses ou intellectuelles et enfin politiques "génératrices ou conservatrices d'États et d'empires." de conclure qu'à l'origine des grands pays, il y a toujours une route.

Pour tant qu'elle distingue du cheminement, de l'itinéraire, du trajet, du parcours, de la piste, toutes idées qui rendraient mal compte de sa permanence et de son intentionnalité, la route n'est pas non plus réductible à n'importe quelle forme de passage construit par l'homme. Pour qu'il y ait route, il faut qu'il y ait éloignement. Même si les notions de lointain ou de proximité sont subjectives, les routes ont nécessairement une connotation de distance, départ, arrachement au familial.

C'est évident pour nos routes de la soie qui étaient si exotiques, aventureuses et interminables que personne ne les pratiqua de bout en bout pendant plusieurs siècles, puisque les voyageurs se contentaient d'en parcourir un segment. Mais cela est vrai dans un cadre plus quotidien : nous ne nommerions pas route une voie consacrée uniquement à une utilisation de voisinage. De telles notions tiennent plus à un usage qu'à une théorie très explicite, et nous en sommes imprégnés depuis longtemps. Ainsi, une encyclopédie du XIX^e siècle²⁷, après avoir noté que "Les routes de France se divisent en cinq classes suivant leur degré d'importance, qui détermine nécessairement leurs dimensions et les frais de construction et d'entretien qui y sont affectés" place une frontière entre les routes de cinquième classe qui "forment le réseau

²³ Norbert Elias *La civilisation des mœurs* Calmann-Lévy 1976

²⁴ Les propos de Vidal de la Blache sur l'impossibilité de la durée d'une civilisation bornée qui "après quelques temps s'arrête comme une horloge." dans son *Tableau géographique de la France* annoncent une thématique plus moderne. Voir par exemple Lévy Strauss C. *Race et histoire* Unesco 1952 réédition folio 1987 P 73 : "...l'histoire cumulative est la forme d'histoire caractéristique de ces superorganismes sociaux que constituent les groupes de sociétés, tandis que l'histoire stationnaire - si elle existait vraiment - serait la marque de ce genre de vie inférieur qui est celui des sociétés solitaires. L'exclusive fatalité, l'unique tare qui puissent affliger un groupe humain et l'empêcher de réaliser pleinement sa nature, c'est d'être seul."

²⁵ Vidal de la Blache *ibid.* p 53

²⁶ Lucien Febvre *La Terre et l'évolution humaine* Albin Michel 1970 p 244 sq.

²⁷ *Encyclopédie moderne* Firmin Didot frères 1851, Tome 25, p.49

qui relie les communes entre elles” et les chemins : “Il y a encore au-dessous de cette classe, les chemins ruraux : ce sont ceux qui ne servent que pour les besoins de l’agriculture.” La route qui relie les communautés et agglomérations s’oppose donc au chemin surtout destiné à l’usage commode des choses et de la terre qu’il partage.

La route, espace public entre deux villes ou au moins deux sites de quelque importance échappe toujours au local voire au banal. Sur une route on voyage toujours un peu, par un chemin on rejoint (à moins que le pluriel des chemins ne suggère leur enchaînement et donc une aventure ou une errance, comme lorsque l’on “court les chemins”).

Le territoire

On peut, comme Deleuze et Guattari opposer trajet nomade et chemin sédentaire : “Le trajet nomade a beau suivre des pistes ou des chemins coutumiers, il n’a pas la fonction du chemin sédentaire qui est de distribuer aux hommes l’espace fermé, en assignant à chacun sa part et en réglant la communication des parts. Le trajet nomade fait le contraire il distribue les hommes (ou les bêtes) dans un espace ouvert indéfini, non communiquant.”²⁸ Mais à l’antagonisme entre l’espace lisse qu’habite le nomade “déterritorialisé” (ce qui, d’une certaine façon annule son mouvement apparent) et “l’espace du sédentaire (qui) est strié par des murs, des clôtures et des chemins entre les clôtures”²⁹, il faudrait ajouter un troisième espace, celui de la route : elle ne s’habite, ni ne sépare, elle n’est ni fin en soi, ni limite. C’est un espace orienté qui suggère le départ et le retour, qui ouvre et qui lie.

Le rôle des nomades sur la route de la soie est à la fois décisif et paradoxal. Géographiquement d’abord, ce que nous avons désigné comme son “cœur”, entre les confins de la Chine et ceux de la Perse, est par excellence l’espace des nomades, l’Empire des steppes³⁰. Pour faire image, choisissons un des hauts lieux des routes de la soie : la “Porte de jade”³¹ qui marque l’intersection de l’ancienne route et de la Grande Muraille, et qui est considérée par tous les historiens comme la véritable borne-frontière de la route : franchir la porte de Jade, c’est quitter le domaine du sédentaire, la terre cultivée et ordonnée de l’Empire du Milieu, justement protégé du péril nomade et de ses charges de cavalerie par un mur, pour entrer dans la zone périlleuse des déserts, des tempêtes, des razzias et des pillages. Mais en même temps la Porte de Jade est une porte ; elle ouvre sur une route, donne accès à une circulation. Par là on va rejoindre d’autres sédentaires, on va vers d’autres points précis, par exemple la fameuse “Tour de pierre” jamais vraiment localisée, une autre borne proche de Samarcande et au Sud de Tachkent, où se rencontrent, s’il faut en croire Ptolémée, mondes

²⁸ Gilles Deleuze, Félix Guattari *Mille plateaux* Éditions de Minuit 1980 p 472

²⁹ *ibid.*

³⁰ Du titre du livre de René Grousset Payot 1989

³¹ Yumenguan qui mène vers le corridor du Lob Nor.

méditerranéen, indien et chinois et où se négocie la soie³². Du point de vue historique, les routes de la soie ne sont que des rencontres avec des nomades (se présentant d'abord comme la figure négative de l'envahisseur, du pillard qui prélève) et une vivante illustration des théories d'Ibn Khaldûn qui fait du conflit entre nomades et sédentaires un moteur de l'histoire³³. D'ailleurs, n'est-ce pas pour combattre des nomades menaçants (les Hiong-nou) et pour s'allier à d'autres tribus chassées par les premières (les Yue-tche) afin de leur demander aide et chevaux que l'empereur Wou des Han ouvre la route de la soie en 140 avant notre ère³⁴ ? Huns, Scythes, Bédouins, Turcs, Mongols, Moghols les principaux acteurs de l'histoire des routes de la soie sont effectivement nomades, au moins d'origine. Certes, le nomade semble offrir une figure opposée à celle du marchand qui, lui, voyage entre des points fixes, marchés, ville, entrepôts et pour qui l'itinérance n'est qu'un moyen nécessaire d'atteindre ces points fixes... ; de même, le mode de vie du coupeur de routes, de l'homme de la périphérie paraît inconciliable avec un système de l'échange et de la circulation avec le lointain. Pourtant, les exemples sont nombreux de tribus nomades qui, conquête faite d'un territoire, se montrent très vite capables d'adopter et d'adapter toutes les caractéristiques de l'État territorial, administration, système monétaire, impôts, urbanisation, commerce, douanes, voire centralisation, bureaucratie, archives et bibliothèques, grands travaux, etc..., quitte à former une aristocratie ethnique entourée d'une nébuleuse cosmopolite de "techniciens" étrangers recrutés en raison de leur compétence³⁵ et coupée de la population autochtone. La Chine, dont on a trop souvent tendance à oublier qu'elle a passé plusieurs siècles sous la domination de dynasties étrangères nomades, Huns Hephtalites, Khitaïs, Djürdjâts, Mongols et Mandchous, n'est pas la dernière à en fournir des illustrations. Sans même faire appel à des concepts comme sédentarisation, et encore moins à la notion de sinisation, voilà qui démontre que le nomade se reterritorialise en devenant le conquérant. Dès qu'il exerce un pouvoir constant sur un espace (et ne se contente plus de l'utiliser comme zone d'errance, pâturage et prédation), dès qu'il défend une zone d'exclusivité, le

³² Sur la tour de pierre voir notamment Luce Boulnois *La route de la soie* Arthaud 1963 p 73 sq. et J.N. Robert *De Rome à la Chine* Les Belles Lettres 1992 p.199 sq. et plus loin dans le chapitre 3.

³³ Ibn Khaldûn (1332-1407) dans ses *Prologomènes (Muqaddima)*, développe une théorie complexe du déterminisme qui entraîne le conflit entre nomades et sédentaires, puis la "décadence" du nomade vainqueur, etc.. d'où toute une théorie cyclique de l'histoire. Voir *Discours sur l'histoire universelle Al-Muqaddima* Sindbad 1978

³⁴ Voir par exemple René Grousset (*L'empire des steppes* Payot 1989 p 70) qui n'est pas loin par moments d'une vision khaldunienne de la lutte entre nomades et sédentaires.

³⁵ Des "ingénieurs" romains que l'on dit déportés par les Thraces, en passant par les artisans du papier capturés par les Arabes lors de leur bataille avec les Chinois en 751, et jusqu'à la politique des massacres sélectifs de Tamerlan qui épargnait artistes, savants et artisans pour les déporter, l'histoire des routes de la soie est une longue suite d'histoires d'experts, savants ou artisans en tous genres transportés de gré ou de force, sans parler d'un autre genre d'expertise, érotique ou esthétique, celle des danseuses et concubines, également fort nombreuses. Cette "recherche des compétences" explique largement la circulation d'une des principales marchandises sur la route de la soie : les esclaves et serviteurs.

nomade y découvre véritablement la route et ses usages³⁶, il cesse d'errer et de prendre pour demeurer et préserver. C'est donc seulement en tant que conquérant que le nomade nous intéresse ici, lorsqu'il passe du monde du déplacement perpétuel à celui du transport régulier. Son contre-exemple nous confirme donc les liens de la route et du territoire. Il nous rappelle aussi les liens de l'État et de la route, car c'est en formant un État (combien fort, organisé et bureaucratique dans le cas des Yuan) que les nomades découvrent ces rapports nouveaux. L'État (dont la définition classique suppose un territoire) politise l'espace : telle portion de terre (en attendant la mer, ou l'espace) est soumise à telle souveraineté. La route, surtout celle qui traverse une frontière constitue pour l'État l'espace politique par excellence, une préoccupation constante et pour son fonctionnement intérieur (sécurité du territoire par circulation des moyens propre à exercer sa puissance, contrôle du déplacement des gens et des biens) et parce que la route est la porte ouvrant sur un autre État et tout ce qui peut en provenir.

Pour la même raison nous ne retenons pas ici les notions de "routes des migrations" ou de "routes des conquérants", même si l'on peut trouver force exemples de grands déplacements de population de ce type coïncidant peu ou prou avec nos routes de la soie³⁷. Il nous semble plutôt qu'il s'agit d'itinéraires, de directions qu'impose une logique géostratégique et dont l'usage se répète en des occasions historiques différentes, mais non de routes. Et par le caractère unique de leur usage, et par l'importance du mouvement de population qu'ils supposent, ces grands déplacements nous semblent (mais ce n'est qu'affaire de définition) échapper au caractère de répétition et de constance que suppose la route. Il nous renvoie de nouveau à cette notion complémentaire du territoire traversé ou du territoire relié : le territoire, idée liée à la fois à un espace physique et à des percepts, représentations, voire abstractions que s'en font les usagers sert de fond à la forme de la route.

Dès lors qu'il est fait appel à ce concept de territoire, la comparaison animale revient nécessairement. Rappelons que pour l'éthologie le territoire est une notion à la fois écologique, comportementale et communicationnelle. Le territoire, zone sur laquelle l'animal défend son exclusivité par lutte, par menace et/ou par marquage des frontières peut être individuel, familial ou collectif, fournir un avantage pour l'habitat, l'alimentation, la protection à l'égard des prédateurs, la répartition optimale de la population ou la facilité de l'accouplement, il peut être permanent ou saisonnier, voire ne pas exister du tout puisqu'il est nombre d'espèces non territoriales ; mais dans tous les cas c'est la phylogenèse qui définit la

³⁶ Les Yuan développant en un temps incroyablement rapide un commerce, une marine, une infrastructure routière et toutes sortes d'instruments de communication (dont un nouvel alphabet choisi autoritairement pour sa commodité d'usage) nous semblent à cet égard un exemple insurpassable.

³⁷ Par exemple, la "route des croisades" pour reprendre l'expression de J.P. Guillebeau a une énorme importance pour l'histoire des routes de la soie, surtout du point de vue d'une Europe matériellement avide des produits de luxe de l'Orient, mentalement marquée par l'idée d'un monde menaçant de l'Islam comme seul autre monde (cf. le mythe du prêtre Jean). Et, bien sûr, la route des croisades qui confronte les Européens aux marchés aux épices sans leur permettre d'avoir accès au golfe Persique ou à la mer Rouge, est un élément décisif pour une autre route, celle des épices.

relation univoque de l'espèce et de la zone d'espace territorialisée. Corollaire : c'est le territoire qui détermine l'itinéraire tel qu'il a été évoqué plus haut.

La notion humaine de territoire renvoie à des idées fort différentes, tantôt identitaires (c'est alors la zone occupée par un groupe), tantôt juridico-politiques (il s'agit dans ce cas de l'étendue de pays sur laquelle s'exerce une autorité, condition de l'État) ; mais, dans tous les cas, c'est la route qui autorise l'existence du territoire. L'homme construit son territoire par la route, à l'inverse de l'animal qui suit des itinéraires en fonction de ses territoires. Ou plutôt l'infinie complexité de nos territoires sociaux, culturels, religieux, politiques renvoie à l'enchevêtrement des routes et régimes de circulation dont nous tenterons d'esquisser une typologie.

De plus, si la route unit deux territoires (devenant condition de leur extension, de leur puissance ou de leur usage), elle les unit nécessairement par quelque forme d'échange, fut-il féroce et inégalitaire : quelque chose part et quelque chose revient. Il faut qu'il y ait excédent, besoin, évaluation. Il y a toujours quelque forme de transformation : envoyer des ordres ou des courriers diplomatiques et revenir avec un tribut ou des concubines, partir porter ses prières et s'en retourner avec la rémission de ses péchés, c'est toujours échanger (même si c'est parfois en se changeant soi-même). Et cet échange, novateur et culturel suppose à la fois une règle (au moins celle qui régit la valeur de l'échange) et un élément de changement. Par la route on a toujours commerce, que ce soit celui des marchandises comme la soie, ou celui des idées et nouvelles, bref des relations réciproques où s'impliquent marchand et acheteur, voyageur et hôte, messenger et destinataire en un subtil jeu de rôles.

Aussi ne peut-on opposer simplement la route et le territoire, l'ouverture au local. De là l'ambiguïté fondamentale de la route symbole aussi bien de liberté, d'errance, de découverte que de régularité, désenclavement, contrôle. Elle ouvre vers l'inconnu, incite à l'évasion, promet une aventure ou une rencontre mais elle évoque aussi une arrivée et un retour, une permanence et un marquage, un trafic et une régulation. En toute route, il y a un principe d'ordre et de désordre qui se mêlent. Nous avons vu en quoi son idée se distinguait mal des notions d'itinéraire, piste, trajet, chemin, voie mais pareilles hésitations tiennent sans doute au problème de perspective : selon son point de vue, peut-être selon son tempérament, on verra une ligne de fuite ou un intervalle et l'on pensera discontinuité, ouverture ou réticularité, régularité.

En somme, on peut concevoir la route comme forme statique (elle est construction, structure et continuité, ouvrage qui perdure, concrétisation) ou comme facteur dynamique (itinéraire projeté ou mémorisé, possibilité de mouvement, ouverture vers une circulation sans fin). Réseau ou vecteur, faisant lien et ouverture, suivant le paysage et le modifiant, transmettant et changeant ce qu'elle transporte (hommes, objets, messages) par contact, débit ou parasitage, la route, à l'évidence, offre une complexité à la mesure de son statut de premier médium historique.