

La route comme obstacle

(suite de http://www.huyghe.fr/actu_226.htm)

Si la route est un médium¹, elle en possède le caractère essentiel qui est d'être le tangible de la culture. Les fameuses formules qui font des médias le prolongement de notre organisme ou nos prothèses ne disent pas autre chose. Accroissement de notre puissance ou rançon de notre insuffisance physique et instinctuelle, le médium s'interpose matériellement entre le monde qu'il change et nous (qu'il change également) : il nous le représente et nous représente.

Les médias comme intermédiaires apparaissent sous le double aspect de leur pouvoir de symboliser ou de faire et, de ce point de vue, il est tentant de voir la route du second côté. Avant son caractère d'image, disons sommairement son pouvoir d'agir sur les esprits, la route semble plutôt se caractériser par sa nature instrumentale, se ranger dans la même famille que l'habitat, l'outil ou le véhicule et fournir un surcroît de portée, de sécurité ou d'efficacité à nos activités naturelles (en l'occurrence simplement marcher). Ce qui n'est évidemment pas faux.

Pas plus qu'il n'est faux de rappeler que la route est un médium de médias dont l'efficacité dépend de ce qui y circule : véhicules, moyens de transport, messages écrits, etc., tout comme son fonctionnement ne se comprend que par référence à toutes sortes d'autres médiations et organisations (selon les cas un corps d'eunuques traducteurs, un ordre hospitalier, des relais de poste, des gabelous, l'État Nation ou une multinationale pétrolière et ses stations service). Nous disons plus haut que le support implique le transport, mais il faut ajouter que le transport suppose bien d'autres médiations. La route au sens d'une certaine portion d'espace dévolue au passage nous renvoie à des usages, à des organisations humaines (celles qui font, celles qui utilisent, mais aussi celles qui racontent les routes), à des symboles, à des mémoires, à des imaginaires, etc.

La route est toujours en arrière-plan, condition de conditions, contrainte cachée sous d'autres contraintes. Ce qui ne nous incite pas à réduire la route au statut, sinon de canal au sens de la cybernétique, du moins de simple milieu de propagation.

¹ Il est évident qu'étendu au delà du sens "un des mass-media : la télévision, le cinéma, etc..", le mot médium soulève de considérables difficultés de définition. On pourrait par exemple nous objecter comme dans le fameux texte d'Umberto Eco sur Mc Luhan et le *cogito interruptus* que "Dire que les routes et la langue écrite sont des médias c'est confondre un canal et un code." (*La guerre du faux* Grasset 1987 p327). Mais comme la notion de canal n'est pas beaucoup mieux fixée par l'usage (voir par exemple le non moins fameux texte de Laswell "who says what etc.." où il est question de la radio, de la presse et autres "canaux" in F. Balle et J. Padioleau *Sociologie de l'information* Larousse 1973 p 31) et comme notre idée principale est justement que la route ne peut pas être réduite au statut de support matériel secondaire et inerte par où transiteraient des messages obéissant à leur propre code, nous employons "médium" au sens large de moyen de propagation et de diffusion, intermédiaire nécessaire.

La route et ses messageries

Celui même dont on aurait pu s'attendre à ce qu'il s'interroge sur le message du medium route, Mc Luhan est à cet égard d'une surprenante timidité, la réduisant à son aspect d'infrastructure ou d'instrument de centralisation. Après avoir très justement noté qu'un medium est le prolongement des sens et qu'il métamorphose celui qui l'utilise ("Toute forme de transport non seulement transporte, mais traduit et transforme l'expéditeur, le message et le destinataire."), il ne fait de la route qu'un terme de l'équation route plus roue plus papier égale empire, ou si l'on préfère la route devient un accélérateur ou un multiplicateur. Elle est donc pensée en termes de liaison entre centre et périphérie.

La route, c'est le contrôle. : "L'accélération crée ce que certains économistes appellent une structure centro-périphérique. Quand elle s'étend au-delà des possibilités du centre générateur et directeur, il commence à s'en détacher des éléments qui se constituent en ensembles centro-périphériques... le manque d'homogénéité dans la vitesse du mouvement de l'information provoque la diversité de modèles dans l'organisation. On peut donc prédire que tout nouveau moyen de transport de l'information va transformer les structures du pouvoir... Ce qui compte dans l'accélération que produisent la roue, la route et le papier c'est le prolongement du pouvoir dans un espace toujours plus homogène et continu."²

Agent de spécialisation et d'organisation la route instrumentale serait donc un facteur d'échelle, un réquisit de l'État ou d'une économie-monde ou toutes sortes de choses qui sonnent assez peu mcluhniennes (classerait-il la route "medium chaud" ?), mais assez justes, pour tant que l'on considère la route comme système établi par une autorité unique. La perspective que nous avons adoptée (la route de la soie qui, par définition, unit des mondes indépendants et qui, souvent, s'ignorent) nous pousse, on s'en doute, à trouver ce point de vue partiel. La route de la soie qui mène du connu à l'inconnu et que nul ou presque ne parcourt de bout en bout est incontrôlée sur une large partie, et, dans tous les cas, non homogène et fort mauvaise conductrice de l'information.

Pourtant, on n'insistera jamais assez sur le lien entre la route et l'écrit et, au premier chef, cette sorte d'écrits qui permet la survie d'un empire : ordres, lois, proclamations aux armées, rapports des préfets et des avant-postes. L'exemple qui vient toujours à l'esprit est celui de Rome³ (encore que, de notre point de vue, le cas, traité plus loin, des Mongols peuple sans écriture propre avec son fabuleux système postal et son alphabet "inventé" sur ordre du khan soit bien plus significatif). La *via* romaine montre à merveille comment le développement des communications terrestres en synergie avec d'autres innovations techniques liées à l'écriture permet l'extension d'un pouvoir et d'une civilisation, alors qu'à contrario le déclin routier médiéval fournit l'exemple d'une véritable désagrégation par perte des liaisons.

² Marshall Mc Luhan *Pour comprendre les médias* p 115 sq. Seuil 1977

³ C'est du reste l'exemple que développe Mc Luhan

Rappelons quelques grandes étapes : le développement de Rome s'accompagne dès le IV^e siècle avant notre ère d'une intense activité de construction : *via Latina* après la conquête du Latium, *via Apia* déjà partiellement recouverte de pavés et pierres de lave (*pavimentum*) après celle de toute l'Italie et, avant la fin de l'Empire, développement d'un réseau tracé comme au cordeau et qui va du Rhin à l'Euphrate ou d'Espagne en Écosse. De façon très symbolique Auguste, le premier à se vanter dans ses *Res gestae* d'avoir "soumis l'univers à l'empire du peuple romain"⁴, fait dresser en plein forum l'ancêtre de notre kilomètre zéro de Notre-Dame : une pierre gravée signalant le point géométrique où sont sensées aboutir toutes les routes et qui porte les distances entre les principales villes de l'Empire et Rome.

L'historien Guy Achard⁵ démontre combien l'établissement du système routier favorise l'accélération de la communication écrite, mais aussi sa multiplication : partant cela influe et sur la vie publique (le fameux problème du contrôle du centre sur la périphérie) et sur la vie privée (le fait que les particuliers se mettent à écrire énormément à des parents ou amis éloignés a un impact social et littéraire évident). Et allons plus loin : un impact psychologique. Une certaine forme d'individualisme, d'introspection voire d'égotisme, une certaine façon d'éprouver et d'analyser les mouvements de son Moi ne naît elle pas avec ce genre littéraire bien romain la lettre à l'ami ? Outre la multiplication des courriers spéciaux, le *tabellarius* qui part pour la lointaine province, le voyageur qui se propose de se charger de quelques tablettes, cela fournit mille opportunités de correspondre voire presque une obligation (Guy Achard parle même de "communication forcée" et d'un développement des échanges épistolaires "que nous avons peine à imaginer"). Dès lors, il est tentant de voir dans la conjonction entre existence de *lavia*, fréquence des départs de porteurs, utilisation de tablettes d'usage facile, pratique de l'écriture à usage personnel, les prémisses exotériques d'un changement du regard de soi sur soi.

Autre intérêt du modèle romain, il nous permet grâce justement à ces archives de mesurer la vitesse de propagation des informations avec une relative précision. Diagnostic de Guy Achard : "Il semble que globalement, à la fin de la République, on puisse correspondre avec toutes les provinces et qu'on puisse tableur, pour un courrier, quand les conditions sont bonnes, sur des moyennes d'une centaine de kilomètres par jour, par voie de terre ou de mer."⁶

Toujours selon la même source, la route de la période impériale permet d'améliorer ces résultats et autorise même quelques records impressionnants : Mayence/Cologne en douze heures, un voyage de Tibère de 350 kilomètres en une journée, ou la nouvelle de la mort de Néron parvenant en Espagne en moins d'une semaine ! Le *cursus publicus*, poste d'État, les grands ouvrages d'art, ponts et tunnels, la généralisation du parchemin plus commode que le

⁴ J. Gagé *Res gestae Divi Augusti* Belles Lettres 1950

⁵ Guy Achard *La communication à Rome* Payot 1994

⁶ Guy Achard *ibid.* p 136

papyrus (en particulier pour confectionner un codex), le progrès de l’alphabétisation, l’amélioration et la multiplication des cartes ou encore le développement de la bureaucratie, tous ces éléments jouent dans le même sens⁷ et soulignent cette alliance objective de l’écrit et de la route pour unifier l’œkoumène. Nous trouverions des exemples comparables à l’autre bout de la chaîne : la Chine qui se pense aussi comme un monde met la question de sa circulation interne (et de ses messageries) au centre de ses préoccupations, du moins à certaines périodes de force et d’unité. Dans tous les cas, voici des situations-limites, des réussites en terme de vélocité, sûreté et régularité de transmission qui durent autant que les systèmes techniques, politiques, culturels qui permettent et requièrent de tels transports et sont historiquement aussi exceptionnels.

Difficile de résister à la tentation des métaphores organiques⁸ : cœur et sang, cerveau et nerfs, etc. ; ou de ne pas assimiler circulation et fonctionnement. Ici s’ouvrirait un champ d’étude pour l’histoire, voire la nouvelle histoire, des communications, consacré à la vitesse de circulation des messages comme facteur de pouvoir⁹. Ce serait un travail fécond, mais l’aspect “performance” de la route (ce qu’elle permet) reste partiel et, une fois encore, sûreté, vélocité et régularité du débit ne sont pas les caractéristiques principales des routes de la soie, en dépit des périodes où le principe d’ordre (c’est à dire un Empire¹⁰) l’emporte sur tel fragment. Au contraire, leur spécificité est d’unir des mondes qui échangent sans presque se connaître.

Les grandes périodisations ont leur valeur et on pourrait imaginer comme le suggère Régis Debray " d'articuler l'histoire des révolutions de transmissions avec celles des révolutions de transport. Il y a une solidarité de fait entre le télégraphe électrique et le chemin de fer, le téléphone et l'automobile, la radio et l'avion, la télévision et la fusée spatiale. Un rapport chronologique et culturel. Comme il y a des atlas historiques, on pourrait imaginer des atlas médiologiques reconstituant les mondes, les géographies construites par chaque système de communication, et l'on verrait peut-être comment les délais d'acheminement et de voyage modifient simultanément l'espace à la fois imaginaire et réel, fantasmé et effectif des

⁷ Sans qu’il faille pour autant négliger le développement de la navigation voir Jean-Noël Robert *De Rome à la Chine* Les Belles Lettres 1993

⁸ D’autant que notre tradition intellectuelle nous y pousse. Pour s’en convaincre, voir A et M Mattelart *L’invention de la communication* (La Découverte 1994) qui a entre autres l’intérêt de remonter très tôt pour trouver l’origine d’une “pensée communicationnelle” où la route “irriguant” le corps social tient une grande place. Un exemple entre cent, Spencer penseur de la société organique la décrit comme se dirigeant vers toujours plus de complexité sous l’influence de trois grands appareils organiques : les industries productives (alimentation du corps vivant), la distribution par canaux de commerce et d’échange (le système route et chemin de fer “analogue au double appareil de tubes par où, chez l’animal supérieur, le sang s’éloigne du centre et s’y rend..”) et l’appareil régulateur qui rend possible les relations entre un centre dominant, de plus en plus volumineux et complexe, et des centres subordonnés (information, puis moyens de communication par lesquels le centre propage son influence tels que postes télégraphes, agences de presse).

⁹ Voir par exemple les pages que consacre Braudel à “l’espace ennemi numéro 1”, à la vitesse des courriers, aux vitesses record, à “la nouvelle, marchandise de luxe” dans *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l’époque de Philippe II* Armand Colin 1987 P 326 sq.

¹⁰ Voir ch. 5

humains" tout cela par rapport à un "régime de vitesses techniquement déterminée mais intellectuellement et socialement déterminant"¹¹.

Route humaine

Mais la nature de la route, qui est support de supports (objets et écrits circulant), suggère de retenir plus qu'une mesure ou un chronométrage et de s'interroger plus précisément sur cette transformation qui s'effectue pendant le voyage (ne serait que le fait que les choses acquièrent la valeur d'être "exotiques", de venir de loin ou perdent celle que leur a ôté la durée de transport). Ce n'est pas une simple affaire de dimensions géographico-mentales ou temporelles.

Enfin et surtout la route est la route humaine aussi impossible à réduire au naturel qu'au technique. Cela implique que, tout le temps où la route est le moyen prédominant du transport et de la transmission, rien ne va loin sans un accompagnateur humain qui, selon le cas, se fera traducteur, commentateur, désinformateur, prédicateur, dissimulateur, etc.. de ce qu'il transporte. Il parle ou ne parle pas certaines langues, tient ou ne tient pas son journal de voyages, croit ou ne croit pas certaines choses. Corollaire : la route transporte des indices (entendus ici au sens presque archéologique, encore que celui de Peirce puisse parfaitement convenir) : des éléments de connaissance imparfaits, partiels et parfois dissimulés, d'un autre et d'un lointain. La médiation humaine qui se surajoute à celle de la transposition dans un autre milieu . Et cela nous mène bien au delà de la question d'une "efficacité" de la route.

Le fonctionnement des routes de la soie échappe d'autant plus à ces simplifications qu'il ne peut se comprendre que comme un mouvement à trois dimensions, une trilogie hommes/objets/écrits qui ont chacun leur rythme et leurs lois. Les hommes qui circulent sur les routes de la soie hors quelques rares cas d'aventures purement individuelles¹² ne sont pas des solitaires et se rattachent à des communautés. Les voyageurs dont nous conservons la trace, assez importants pour qu'une chronique garde leur mémoire, ou assez heureux pour savoir écrire des souvenirs qui nous parviennent sont une minorité. Ils sont marchands, ambassadeurs, prédicateurs, membres d'un ordre, serviteurs d'un prince. Et, dans tous les cas leur croyance ou leur nationalité leur offre des relais, leur suggère des directions, leur impose des alliances ou leur interdit des passages. Leur regard n'est pas vierge, ni leur mémoire vide ; il sont imprégnés de merveilleux chrétien ou islamique, lecteurs du *Roman d'Alexandre* ou

¹¹ Régis Debray *Cours de médiologie générale* N.R.F. 1991 p 239

¹² Après tout même les Polo sont des marchands travaillant en société et qui deviennent fonctionnaires mongols et la plupart des voyageurs, s'ils ne font pas leur négoce, sont mandatés par une autorité politique et religieuse. Dans toute l'histoire des routes de la soie, s'il est force existences aventureuses par la nécessité des choses, il n'est guère d'aventuriers au sens strict. Peut-on dater l'aventure ou le voyage comme fait de sensibilité collectif (voir par exemple *L'aventure* , la Découverte 1995 ou Michel Le Bris *L'homme aux semelles de vent* Grasset 1976 pour de telles tentatives) ? En tout cas, il ne nous semble guère en constater le goût (ou l'idée ou la rhétorique) sur ces grandes voies d'Eurasie avant les découvertes et un certain imaginaire européen.

des *Prairies d'Or* d'Al Masoudi voire de Marco Polo. S'ils écrivent, peu au demeurant, ils se plient à la loi des genres, rapports, périple ou *mirabilia* et souvent recopient ; ils vivent, enfin, un autre temps que nous, consacrant entre trois et quinze ans à un unique voyage, sans nécessairement tenir des carnets. De surcroît, ce qu'ils remarquent ou qu'ils retiennent n'a souvent qu'un rapport lointain avec ce qui toucherait notre curiosité ou notre sensibilité¹³, et ils le consignent habituellement de manière standardisée, suivant des critères d'intérêt et avec un vocabulaire qui laisse peu place au détail¹⁴. Encore faut-il que leurs écrits soient conservés, diffusés et pas trop déformés par les copistes ou coauteurs. Bref toutes sortes de facteurs expliquent l'énorme déperdition d'information, le contraste entre le nombre des grands voyageurs et la méconnaissance qu'avaient leurs contemporains de leur expérience.

Le voyage des marchandises ne suit pas les mêmes règles, ne serait-ce que parce qu'elles passent d'intermédiaire en intermédiaire et effectuent un parcours plus long qu'aucun voyageur. Les valeurs, connotations ou évocations dont se chargent en chemin ces produits sont très diverses.

La soie n'était pas un simple tissu d'autant plus coûteux qu'il provenait de loin ; c'était, selon les cas, une unité monétaire servant au paiement des tributs ou impôts en Chine, le privilège de la noblesse en Thaïlande, un offense à Allah selon le Coran si elle est portée par un homme, et, dans le même cas à Rome l'objet d'un délit sanctionné par le Sénat, voire un sujet d'inquiétude pour les moralistes et les Empereurs soucieux de l'équilibre du Trésor. Il se pourrait même, avons-nous dit, qu'avec la soie apparaissent deux nouvelles catégories : la mode et l'exotisme, l'imitation de signes de prestige copiés parce que rares et neufs et le goût de choses évocatrices du lointain. Dans tous les cas, le phénomène de la collection d'œuvres d'art appréciées parce que lointaines se développe très tôt sur les routes de la soie¹⁵ et trouve son plus bel exemple au Shoso-in de Nara, leur conservatoire oriental¹⁶. Cette valeur qu'acquière les objets chemin faisant et qui, pour les représentations religieuses, peuvent atteindre un pouvoir de persuasion efficient, manifestent à leur manière combien le transport des objets est aussi affaire de sens.

Il est enfin une troisième sorte de choses dont le transport joue un rôle fondamental, mais dont la diffusion échappe aux deux autres ordres : les écrits. Ils sont de toutes sortes : textes sacrés comme le Coran ou les sutras bouddhistes, origine de multiples pérégrinations, textes scientifiques ou philosophiques comme ceux de l'école d'Athènes récupérés par le roi arsacide Chosroés, milliers de rouleaux découverts intacts par Pelliot à Dunhuang, simples

¹³ Le désintérêt que montrent les voyageurs des routes de la soie à l'égard de ce que nous nommerions "les beautés de la nature" nous rappelle le caractère très daté de certaines sensibilités.

¹⁴ Ainsi, les lassantes énumérations de très belles et très grandes cités où l'on trouve tel produit et qui appartiennent à tel prince, chez Marco Polo et les auteurs médiévaux en général. voir A. Zumthor P. *La Mesure du monde* Seuil 1993 p 115

¹⁵ Voir Cécile Beurdeley. *Sur les routes de la soie. Le grand voyage des oeuvres d'art*, Seuil 1985

¹⁶ Cette collection réunie par Shomou en 751 et qui regroupe les chefs d'œuvre venus de l'ouest qu'appréciait cet empereur aux goûts exotiques contribua fortement à répandre des influences culturelles extérieures au Japon.

lettres de marchands, lettres rares comme celles de l'archevêque de Pékin Jean de Montecorvino parti en 1288 qui écrit à Rome au hasard du passage d'Européens en Chine mais reste douze ans sans réponse... Puis circulent d'autres textes qui engendrent copies et traductions et se déforment ou s'enrichissent chemin faisant. L'exemple le plus spectaculaire est celui du *Roman d'Alexandre* dit aussi le pseudo-Callisthène¹⁷ : au départ cette vie légendaire du conquérant macédonien est écrite à Alexandrie au III^e siècle¹⁸ et lui prête les aventures les plus chimériques aux Indes, en Éthiopie et en Chine, aux confins du monde. Ce texte transformé, parfois islamisé, christianisé etc inspire autant des passages de *Sindbad le Marin* que du *Devisement du Monde* de Marco Polo engendre des versions arabes, persanes, arméniennes, sogdiennes voire slovènes ou thaï, sans parler de son influence sur notre propre littérature médiévale, et avec chaque version circulent des descriptions de cyclopes ou de monstres sans têtes, des histoires de vallées des diamants ou de source de jouvence et tout ce que l'imaginaire situe dans les Indes fabuleuses.

Les voyages de ce texte mythique, ou, à une autre échelle, le nombre de versions copiées d'un rapport d'ambassadeur chez le tartares, ce sont autant de visions des routes de la soie souvent confirmées ou répétées par des successeurs qui se transmettent sur ces routes : des mouvements des croyances ou des savoirs sont une forme de transmission non moins importante que celle des hommes et des choses.

Route et représentations

Seconde possibilité, comprendre ce caractère de medium route en termes des représentations mentales qu'il induit. De fait, chaque type de route détermine non seulement ce qui est contrôlable, mais surtout ce qui est représentable, ce qui est proche et ce qui est lointain, étrange et rassurant, où commence le barbare, le non-civilisé ou le non-humain, ce que vaut le temps et s'il en est une mesure économique, et plus généralement quel est le statut de la Terre, selon que l'on pense à l'œkoumène entouré du fleuve Océan ou à des zones de développement potentiel. Du seul fait qu'elle existe, que peut-être un jour on l'empruntera ou que tel ou tel viendra, la route contribue à nous situer dans l'univers et donne une échelle spatiale et temporelle à ce que nous sommes.

Virilio note déjà : "Entre le subjectif et l'objectif, pas de place, semble-t-il, pour le trajectif, cet être du mouvement d'ici à là, de l'un à l'autre, sans lequel nous n'accéderons jamais à une compréhension profonde des divers régimes de perception du monde qui se sont succédés au cours des âges, régimes de visibilité des apparences liés à l'histoire des techniques et des modalités du déplacement, des communications à distance, la nature de la vitesse des mouvements de transport et de transmission entraînant une transmutation de la profondeur de

¹⁷ Pseudo-Callisthène *Le Roman d'Alexandre*, les Belles Lettres 1992

¹⁸ Et elle-même nourrie de nombreuses légendes antérieures, voir Chapitre 2 des *Empires du mirage*

champ et donc de l'épaisseur optique de l'environnement humain.. "19. Ces régimes de perception ainsi évoqués suggèrent aussi un horizon mental, une façon de lire le monde et d'envisager le déplacement, une manière d'être installé. Nous entrerions donc dans le domaine difficile à décrire mais intuitivement très sensible de la modification d'une proxémie de l'esprit et d'une certaine perception du temps... La route, le statut de la route, tout ce qu'évoque la route (la distance, le voyage) détermine ce qui peut être physiquement atteint et symboliquement représenté. Sans céder au déterminisme naïf, on pourrait donc affirmer qu'il y a des effets de mentalité en fonction de l'existence, de la pratique ou des attitudes culturelles liées à la route. A manières de bouger, manières de penser ?

Pourtant c'est une troisième approche, nullement exclusive, que nous privilégierons. Cette fois la question est : qu'est-ce qui ne "passe" pas ? Où est le silence, la perte et l'oubli ? Quelle est la part du raté, du non-communicé, de l'incompris ? Partant du principe que tout médium est une limitation, que tout système de transmission est aussi délestage, rejet de certains messages (soit qu'ils soient intraduisibles, soit qu'ils soient privés de leur efficacité, en devenant par exemple "désuets"), nous sommes au moins en droit de poser la question des mots déformés, des lettres sans réponse, des secrets conservés, des nouvelles perdues, des bruits sans échos, des ignorances sans explication. Il y a visiblement des savoirs qui ne voyagent pas, des messages qui n'atteignent jamais leur destinataire, des idées qui ne franchissent pas de frontières et une histoire de l'ignorance et de la fermeture à faire en contrepoint de cette histoire des rencontres et influences à laquelle on réduit trop facilement la route de la soie. Il faut se demander ce qui ne passe pas pour échapper au dilemme entre l'angélisme (qui consisterait à énumérer ou célébrer indistinctement des "influences culturelles" par la route, quitte à les rebaptiser "interfécondation") et le statisme (ne voir dans ce processus de rencontre qu'un mécanisme par lequel une civilisation dans sa longue continuité se construit par apports et rejets significatifs). Si l'on préfère le rôle de la route n'est ni purement de l'ordre du technique (efficacité, accessibilité et rapidité mesurables), ni du culturel (simple interface entre des univers mentaux dont les codes se confrontent, qui adoptent, adaptent ou refusent), mais il faut la comprendre à la fois par ses performances (déterminant une portée, une vitesse, une circulation d'hommes et de choses), par son rôle dans l'innovation (par elle arrivent à un moment précis des idées et des croyances) et enfin par son double mental : la route projetée, rêvée, représentée ou planifiée qui n'est parfois pas moins importante que la route poussiéreuse.

Connaissance, contacts et archives

Première question : comment savoir ce que l'on savait, condition minimum pour deviner ce que l'on ignorait en un lieu et en un temps donnés (et donc ce qui n'a pas été transmis) ?

¹⁹ Virilio P. *La vitesse de libération* Galilée 1995 p 38

Qu'impliquent des phrases comme “Au début du XIII^e siècle, la Chrétienté ignorait tout des Mongols.” ou “Il a pratiquement fallu dix-sept siècles à l’Europe pour découvrir qu’il y avait une Chine et non deux.”, affirmations que reprennent de nombreux livres sur les routes de la soie (dont le nôtre) ?

A cette difficulté, deux raisons. La première est que nul Pic de la Mirandole ne peut être à la fois sinologue, arabisant, médiéviste, etc avec assez d’érudition pour traiter avec certitude de ce réseau qui traverse un continent pendant un millénaire et demi. La seconde est que les notions que nous avons de la diffusion de telle ou telle connaissance à une certaine époque est totalement dépendante des hasards de quelques archives conservées et étudiées.

Prenons-en deux exemples. Le *Science and civilization in China*, travail mené pendant des décennies par Joseph Needham²⁰ et jouissant d’une autorité scientifique peu discutée s’attaque au problème des contacts scientifiques entre le monde chinois, le monde indien, arabe et occidental. Or ce monument d’érudition ne peut éviter des approximations impressionnantes. Ainsi, les ponts suspendus avec chaîne en fer auraient été inventés en Chine au VI^e siècle, et auraient pu mettre dix ou treize siècles pour parvenir en Occident, l’indétermination qui règne sur la date de la transmission du principe régissant l’écuse de canal nous plaçant, elle, entre sept et dix-sept siècles... Dans ces conditions, on mesure l’incertitude qui entoure l’affirmation que boussole, poudre et imprimerie ont transité sur les routes de la soie et la difficulté de dater la chose avec sûreté. En somme, dans la mesure où nous faisons appel à l’histoire, nous sommes confrontés à toutes les difficultés classiques de l’histoire (fiabilité et disponibilité des sources, etc..) plus un problème particulier de “preuve de l’information”. Qui sait quoi et quand ?

Autre exemple : comme annoncé plus haut, on peut écrire sans crainte d’être contredit par la plupart des historiens que l’Europe du milieu du XIII^e siècle ignorait à peu près tout des Mongols²¹. Cette opinion est justifiée par la chronique historique de l’époque, par la rareté des relations diplomatique directes, par le faible impact des rapports des Occidentaux ayant eu des contacts avec les “Tartares” et, au contraire par une multitude de textes montrant qu’il courait les bruits les plus extravagants sur ces envahisseurs venus de l’est. Ainsi, il se tient en 1245 à Lyon un concile où il est question des *remedios contra Tartaros*, des mesures à prendre contre les Tartares (qui rappelons-le, ont atteint les faubourgs de Vienne en 1241 ce qui aurait singulièrement dû inciter à se renseigner sur ces envahisseurs nouveaux). Or, tel n’est pas le cas du seul fait qu’il soit question non des Mongols, mais des Tartares (une tribu qui avait été vaincue, soumise et intégrée à l’*Olous* la vaste confédération mongole réunie par Gengis Khan), tandis qu’apparemment Louis IX et Frédéric II Hoenstauffen croient que ce

²⁰ John Needham, C. Ronan et al. *Science and civilization in China* Cambridge University Press dont il existe une version résumée ou une introduction rédigée par Colin. Ronan seul *Science et civilisation en Chine* (Pecqueur 1995)

²¹ L’inverse n’étant absolument pas prouvé, bien au contraire.

sont des démons issus du Tartare, le fleuve de la mythologie grecque²². Rappelons aussi que Vincent de Beauvais le grand encyclopédiste médiéval²³ prétend, lui, que ce sont des démons annoncés par le prophète, preuve étymologique à l'appui : "Car le seigneur par son prophète Ezéchiel prédit la venue de Gog et Magog et nous menace de la ruine et désolation par eux. Aussi leurs Tartares s'appellent-ils d'un nom propre de Mongoles ou Mongols." Ajoutons encore que l'histoire des missions auprès des khans fournit mille autres indices de cette méconnaissance : il semble bien que ni la Curie, ni la Chancellerie de France n'aient une idée très précise d'où rencontrer les Mongols, de leur organisation, de la langue qu'ils parlent, de leur religion, de leurs intentions (sont-ils de alliés naturels contre l'islam ou les pires ennemis de la chrétienté ? le débat durera longtemps)²⁴. Bref, il ne semble pas exagéré de parler de surprenante ignorance. Au moment où va s'établir la *pax mongolica*²⁵, qui est réputée avoir permis un prodigieux développement des routes de la soie et avoir stimulé les communications entre l'est et l'ouest, règne donc la mésinformation la plus totale.

Mais cette assertion fait bon marché de l'existence d'une foule de témoins directs, obscurs et sans-grades baladés par les hasards de l'histoire d'un bout à l'autre du continent, artisans, prisonniers, esclaves...., et qui, faute d'avoir laissé des rapports de mission ou trouvé comme Marco Polo quelque écrivain de profession pour consigner leurs souvenirs agrémentés de romanesque et d'exotisme ne laissèrent de traces que dans la mémoire de leurs voisins.

Nous avons ailleurs parlé, pour désigner ce phénomène, du "paradoxe de Paquette"²⁶. Expliquons : le seul ambassadeur occidental fiable à s'être rendu à la cour mongole de Karakorum, Guillaume de Rubrouck²⁷ rencontre dans la suite du Khan une Lorraine, née à Metz, capturée en Hongrie (mais qu'allait-elle y faire ?), mariée à un Russe et établie au service d'une princesse mongole chrétienne. Il y a toute une colonie européenne de serviteurs ou artisans ou de marchands : un Flamand, un Génois, un Vénitien des Hongrois, des Allemands, des Géorgiens, des Arméniens... Il y a même un orfèvre parisien Guillaume Bouchier dont les bijoux (des crucifix "à la mode de Paris") et inventions (notamment une fontaine à boisson précieuse et "à mécanisme") sont de la dernière mode chez les rudes

²² E. et F.B. Huyghe *Les Empires du mirage* R. Laffont 1993 p 266

²³ Vincent de Beauvais *Le miroir de l'histoire* Le Belles Lettres 1994

²⁴ Sur les missions envoyées par Innocent IV et Louis IX voir notamment J.P. Roux *Les explorateurs du Moyen Age* Fayard 1985

²⁵ Voir C. Lemerrier-Quelquejay *La paix Mongole*, Flammarion 1970

²⁶ Ce thème est développé dans *Les empires du mirage*, chapitre 13

²⁷ Nous considérons le franciscain comme un ambassadeur dans la mesure où, même s'il était théoriquement parti prêcher auprès des Mongols en 1253, il a bénéficié de sauf-conduits et mille autres facilités de Louis IX, et qu'il lui a fait rapport à son retour. Quant au fait qu'il est "fiable", nous le déduisons de la remarquable qualité littéraire et intellectuelle de ce témoignage, et de l'esprit critique très développé de notre personnage, surtout si on le compare aux maladresses ou aux légendes et racontars que rapportent Ascelin de Crémone et Plan Carpin qui partent en mission chez les Mongols après le concile de Lyon, eux sur ordre du pape, et qui laissent également des relations. Voir à ce sujet : Guillaume De Rubrouck- *Voyage dans l'Empire mongol*, édition établie par C. et R. Kappler Payot 1985, Jean de Plan Carpin - *Historia Mongolorum*, Dom Jean Becquet et Hambis, Paris 1965, Sinica Franciscana., *Voyage de frère Ascelin et de ses compagnons chez les tartares et autres textes* (dont des versions de Plan Carpin, et Rubrouck)- Édition des Ateliers Nationaux, 1830

Mongols. Le jour où le franciscain repart, l'orfèvre très heureux à Karakorum ne l'accompagne pas, mais lui confie un message pour son frère qui tient échoppe sur le Grand Pont à Paris et un cadeau destiné à Louis IX.

Le “paradoxe de Paquète” (nous aurions aussi bien pu dire le “paradoxe de l'orfèvre”), désigne le fait qu'il y a des centaines de Marco Polo en puissance, une multitude d'individus emmenés au bout du monde par les hasards de l'histoire et qui pour cent raisons, parce qu'ils ne savent pas écrire, par ce qu'ils ne reviennent pas ou ne trouvent pas de messager, par ce que leur existence est négligée ou oubliée, etc.. n'apparaissent qu'au hasard d'une chronique et de façon allusive. Rien de ce qu'ils savent n'est enregistré et, finalement, soit les institutions à qui revient la charge des archives n'ont jamais vent de ce témoignage, soit il n'est pas consigné en assez d'exemplaires (ou avec assez de soin) pour nous parvenir. Les institutions en question sont du reste en nombre restreint : bureaucratie chargée de la chronique officielle en Chine, bibliothèques publiques de la Bagdad abbasside, bibliothèques royales ou archives du Vatican en Europe...

La chance peut livrer un lot de lettres de commerçants sogdiens datant du IV^e siècle et bloqué dans une tour de la Grande Muraille²⁸, ou, des chroniques de moines bouddhistes chinois de l'époque des T'ang ayant fait le pèlerinage en Inde²⁹, mais, hors ces coups de hasard, il nous faudrait dans la plupart des cas nous référer à des sources qui reflètent une vision “officielle” et qui peuvent donner une idée singulièrement restreinte de la circulation de l'information à une certaine époque.

Or, non seulement nous savons que ce qui a échappé à la chronique de Procope de Césarée, au Héou Han Chou ou à leurs équivalents a peu de chances de nous être connu (ce qui est valable pour toute l'histoire ancienne et pas seulement pour ce qui touche aux routes de la soie), mais il y a de très sérieuses raisons de soupçonner que la mémoire conservée est sans commune mesure avec ce que fut la mémoire vécue du lointain à l'époque.

Ruptures secrets et méconnaissances sur les routes de la soie

Il ne s'agit pas de tomber dans les rêveries romanesques : les légionnaires romains capturés à la bataille de Carrhes³⁰, déportés, et qui auraient fondé un village en Chine³¹ ou les faux ambassadeurs de Marc Aurèle qui se seraient présentés au Fils du Ciel en 166³², telle ou telle

²⁸ Frantz Grenet *Samarcande et la route de la soie* L'Histoire n°77

²⁹ Il s'agit évidemment de la fameuse découverte de la “grotte aux manuscrits” de Touen Houang (Dunhuang) par Paul Pelliot au début de ce siècle, voir Hopkirk Peter *Bouddhas et rôdeurs sur la route de la soie* Arthaud 1989, Paul Pelliot *Carnets de Pékin* Hanoi 1904, André Lévy *Les pèlerins chinois* Lattès 1995

³⁰ Luce Boulnois *La route de la soie* Arthaud 1963

³¹ Han Suyin intervention au colloque du Pen Club *Travel Literature and the Silk Roads* Venise Octobre 1989, publication Unesco 1992

³² Jean-Noël Robert *De Rome à la Chine* Les Belle Lettres 1993

allusion à des prestidigitateurs venus des pays de l'ouest nous paraissent trop fabuleux pour que nous spéculions sur le premier occidental à avoir traversé le continent eurasiatique.

Par contre, les cas signalés de manière concordante d'importants mouvements de déplacement nous permettent de mesurer notre déficit en sources écrites (et par conséquent notre méconnaissance de la connaissance que l'on possédait à l'époque). Ainsi, nous savons que du mouvement missionnaire bouddhiste de l'Inde ou de la Sérinde vers la Chine n'est connue aucune relation ou que la vision de milliers de marchands arabes ou persans installés à Canton ne nous sera accessible qu'à travers une poignée de manuscrits qui se recopient largement³³.

Ces réserves faites, et étant souligné combien est difficile à faire la preuve d'une ignorance présumée, reste le contraste frappant entre un monde ancien qui se révèle infiniment plus cosmopolite et ouvert que nous ne l'imaginerions et des cas surprenants d'ignorance et de rétention de l'information. Le cas le plus exemplaire étant celui du fameux secret de la soie : sur la route de la soie dont on répète qu'elle est symbole des rencontres entre les civilisations et de voyage des connaissances, ce qui finalement aura le plus péniblement voyagé, c'est la connaissance de la soie.

Qu'est-ce qu'un secret ? Une information rare et réservée à un petit nombre, un savoir dissimulé, source d'un pouvoir, toujours l'origine d'une fascination. Or les matières et les objets les plus familiers, le papier³⁴, le miroir, la porcelaine³⁵, etc. ont longtemps, parfois des siècles, été porteurs de secrets, celui de leur origine, de leur fabrication, de leur utilisation. Tout cela accompagné de légendes à la mesure du mystère qui les entourait

Une des plus célèbres fait remonter à 2700 ans avant Jésus Christ, la découverte de la soie : une princesse fait tomber dans du thé bouillant un cocon accroché à un mûrier des jardins impériaux. Elle déroule un fil interminable qu'elle imagine de faire tisser: elle vient de découvrir le tissu³⁶. Si l'on préfère des références moins mythiques ou plus concrètes, rappelons que la sériciculture remonte au néolithique chinois, que la présence de soie chinoise dans le Bade Wurtemberg dès le VI^e siècle avant J.C. est attestée et qu'elle est signalée en Inde par des textes du IV^e siècle avant notre ère. Enfin, pour donner un dernier repère chronologique, rappelons que la route de la soie a une date d'ouverture "historique" : la mission bien datée et rapportée par la chronique chinoise de l'ambassadeur Tchang K'ien mandé par l'empereur Wou des Han pour chercher vers l'ouest des alliés et des chevaux afin de combattre les tribus Hiong-nou entre 139 et 126³⁷.

³³ Essentiellement *la Relation de l'Inde et de la Chine* (trad. les Belles Lettres 1948) ; les *prairies d'Or* d'Al Masoudi, et *Sindbad le Marin* traduction René Khawam aux éditions Phébus 1990 .

³⁴ André Blum *Les routes du papier* Grenoble Éditions de l'Industrie Papetière 1946

³⁵ R. Picard, J.P. Kermès, Y. Bruneau *Les Compagnies des Indes, Route de la porcelaine* Arthaud 1966

³⁶ J.P. Drège -*La Route de la soie*, Bibliothèque des Arts 1986

³⁷ A. Mazahéri- *La route de la soie*, Papyrus 1983 Cite les textes principaux de la chronique des Han antérieurs et postérieurs (Tsien Han Chou et Héou Han Chou à cet égard

Au XII^e siècle, le roi normand Roger II créera en Sicile une véritable industrie de sériciculture ; un siècle plus tard, les tisserands s'installeront en Italie et en Espagne³⁸, en attendant la France et l'Angleterre : l'Europe saura enfin fabriquer le merveilleux tissu. Le plus long secret de l'histoire aura été gardé au moins dix-huit siècles, voire quatre millénaires si l'on prend pour référence la première date d'apparition de la soie³⁹.

Tout au long de son cheminement dans le temps et dans l'espace, le fil de soie provoque bouleversements et convoitises. Pour une très large part, l'exceptionnelle durée du secret tient à la volonté délibérée des empereurs chinois, toutes dynasties confondues. En restreignant l'exportation de soie, puis en édictant la peine de mort contre quiconque oserait faire franchir les frontières à un seul oeuf ou cocon, les Fils du Ciel parvinrent à conserver à la Chine le quasi-monopole de la sériciculture jusqu'au cinquième siècle de notre ère environ. Pour parvenir à ce résultat, il fallut sans doute un système de surveillance sans faille car la sériciculture occupait des milliers de gens et les plantations de mûriers couvraient des milliers d'hectares. Mais l'enjeu de ce secret d'État était énorme : bien au-delà de son utilité première, tisser les vêtements, ou de ses usages dérivés, tel celui de support de l'écriture, la soie était tout bonnement une unité monétaire.

Rare, inimitable, issue d'une source que pouvaient contrôler les autorités, de qualité relativement constante, facile à stocker, à diviser et à dénombrer, la soie présente en effet toutes les qualités d'une unité d'échange commode. A certaines époques, en Chine, les impôts se paient en rouleaux de soie, comme le salaire des fonctionnaires ; la somptuosité des cadeaux impériaux, se mesure à la même aune, comme la dot des princesses ou des aristocrates. Pour la Chine, laisser fuir une chose (un cocon de vers à soie) et une information (toute la technique d'élevage) équivalait à ce que serait, pour un État moderne, perdre sa planche à billets et à laisser divulguer la formule chimique de son papier-monnaie. La soie et la souveraineté étaient intimement liées. Ce n'est pas par hasard que, tout au long de l'Antiquité, la Chine fut connue comme le pays des Sères, c'est à dire de la soie.

C'est du reste pour une raison géopolitique grave que la soie franchit vraiment la Grande Muraille. Sous les Han, l'Empire du Milieu a dramatiquement besoin d'alliés et de chevaux ; pour acheter les deux, la Chine doit donner ce qu'elle a de plus précieux, la soie, et prendre une décision aux conséquences incalculables : s'ouvrir au commerce et au monde extérieur. Ainsi s'ouvre "officiellement" la fameuse Route. Mais, des élevages de mûriers à sa destination finale, la soie suit un si long chemin, passe par tant d'intermédiaires et de frontières, est si protégée et entourée de tant de légendes et de périls que, sur les bords de la Méditerranée, nul ne sait que le fil est produit par le cocon des papillons. On ignore à plus forte raison comment le traiter : les mieux informés disent que la soie "pousse sur les

³⁸ Voir dans les *Empires du Mirage* chap. 4 : Le secret de la soie

³⁹ Des archéologues chinois ont découvert en 1958 des soieries du III^e millénaire à Qianhanyang, près de Wuxing, province du Zhejiang

arbres"⁴⁰ ; l'Europe ignore même qui sont ces fameux Sères et à quoi ils ressemblent. Il faut des mois, des années pour qu'un ballot franchisse le continent d'est en ouest, passant de mains en mains ; c'est assez pour que la vérité se perde en chemin.

Nombre d'épisodes marquèrent la transmission du "secret"; certains sont conservés et embellis. Selon la plus célèbre légende, une princesse chinoise promise à un roi du Khotan ne put supporter l'idée de vivre dans un pays qui ignorait la façon de produire la soie : elle transporta un cocon dissimulé dans son chignon et le secret filtra ainsi en Asie centrale au cinquième siècle après Jésus Christ. Une autre histoire raconte que, pendant la première moitié du VIe siècle, l'empereur byzantin Justinien utilisa comme agents secrets des moines et qu'ils cachèrent les oeufs convoités dans leurs bâtons creux de pèlerins⁴¹. Ainsi, Byzance qui avait développé toute une industrie de traitement de la soie grège eut enfin accès à la matière première sans avoir à l'importer de Chine ni à payer la rançon des intermédiaires perses. Les grands diffuseurs du fameux secret furent cependant, encore un siècle plus tard, les Arabes : après avoir conquis la Perse, ils développèrent l'élevage de la soie autour de la Méditerranée. Cette fois, le cocon merveilleux s'est partout répandu, même s'il faut encore plusieurs autres centaines d'années aux Européens pour maîtriser toutes les étapes qui, depuis l'élevage de chenilles de *bombyx mori* aboutit aux brocarts mêlés de fils d'or et d'argent que revêtaient les princes de l'Église et du monde.

Tout cela se passe sous le couvert de légendes mais ces légendes sont des informations qui se propagent le long des routes de la soie ; ainsi la princesse qui cache un cocon dans son chignon figure dans les peintures murales de Touen Houang (Dunhuang) qui elles-mêmes sont considérées comme la mémoire iconique de la circulation du bouddhisme, de ses courants doctrinaux etc... Reste au total cette prodigieuse capacité de bloquer l'information dont témoigneraient aussi bien d'autres "secrets" si longs à se propager le long des routes de la soie, tel celui de la porcelaine très activement recherché par les Occidentaux, celui du papier, qui dit-on, voyagea vers l'ouest après la capture d'artisans papetiers⁴² pendant la bataille sino-arabe de Talas en 751, etc.⁴³

Avec peut-être une naïveté de moderne s'indignant de ce qu'une connaissance débouchant sur un usage pratique ne soit pas immédiatement diffusée, recherchée ou exploitée nous pourrions sans doute établir une longue liste de "secrets" ou si l'on préfère d'ignorances et oublis ; elle irait de la carte (la fameuse carte de Ptolémée pratiquement perdue entre l'Antiquité et la Renaissance et qui revient à l'Occident via le monde arabe) à l'horloge (cette

⁴⁰ Pline *Histoire naturelle* Livre IV Les Belles Lettres 1980

⁴¹ Procope de Césarée *Histoire secrète* Les Belles Lettres 1990

⁴² Paul Pelliot *Des artisans chinois à la capitale abbasside en 751-762* Toung Pao n°26, 1929

⁴³ Voir Jean-Pierre Drège *Les routes orientales du papier* in *Les routes de la soie Patrimoine commun, identités plurielles* Unesco 1994 (colloque "Routes de la soie, problèmes scientifiques et culturels Fondation Singer-Polignac 1992)

fois c'est en Chine qu'une science de la mesure temps tombée en désuétude reprend toute sa valeur quand les jésuites du XVI^e siècle importent des horloges à la cour impériale).

Ce sentiment d'anomalie qui nous saisit (le "mais comment pouvait-on ignorer ?") devant de tels ratés de la connaissance nous suggère la complexité de tout ce qui se dissimule derrière le simple constat d'un échange ou d'un contact. Il y a d'abord beaucoup de non-circulation derrière cette circulation. Et déjà on soupçonne qu'interviennent d'étranges mécanismes tenant pour part à l'action organisée de certains groupes, pour part aux hasards de la rumeur et de l'incompréhension ou encore la prégnance de représentations mythiques. La route c'est donc bien et aussi ce qui se perd et ne voyage pas.