

Transport, Transformation, Transmission:

Une logique de la route

INTRODUCTION

Des millénaires durant pas d'information, idée, connaissance, qui n'ait franchi quelque distance sans une route. Pas de transmission sans trajet. D'où ce constat ancien et banal : par une voie commerciale circulent ces marchandises immatérielles que sont les savoirs, idées, styles artistiques, croyances, bref ce que l'usage regroupe sous le vocable commode d'influences. Le cas le plus significatif en est celui de la fameuse route de la soie qui nous servira d'exemple et de fil conducteur.: Sommairement, elle unit la Chine au Bassin Méditerranéen depuis au moins le second siècle avant notre ère, via les pistes caravanières qui traversent l'Asie Centrale, mais aussi par des relais ou substituts maritimes ; nul n'ignore l'importance économique, culturelle ou religieuse de cette voie, par où sont réputés s'être répandus aussi bien les portulans que l'art du Gandhara, le papier que le bouddhisme ou le nestorianisme. Et les trois inventions dont Francis Bacon célébrait déjà la force, la vertu et les conséquences, l'imprimerie, la boussole et la poudre à canon, ont nécessairement transité, nous confirment les historiens, sur ces routes. Elles sont les voies des techniques, des arts et des idées, par elles parviennent le nouveau et l'Autre, ou du moins son image. Certes, mais comment ?

Hors le réseau de pistes qui contournent le désert du Taklamakan, la route de la soie au sens historico-géographique est une expression relativement vague qui se réfère à toutes sortes d'itinéraires commerciaux entre Orient et Occident, des chemins par où ont transité une multitude de marchandises dont la soie fut seulement la plus emblématique ou la plus évocatrice¹. Dans tous les cas, les routes de la soie sont un ensemble de pistes, voies et itinéraires terrestres, voire maritimes. Ces dernières de la mer Rouge à la mer de Chine, sont, selon les époques, les substituts, les compléments

¹ Les échanges ne se bornant pas à une seule marchandise, il n'y avait pas que de la soie dans les ballots des caravanes ou les cales des navires. Pour une très large part, les routes de la soie se confondent (surtout sur leur partie maritime) avec la route des épices ou celle de la porcelaine. Mais il faut aussi compter avec les plantes médicinales et divers parfums ou drogues, les pierres précieuses, le verre, les miroirs, l'argent, le papier, les fourrures, les écailles de tortue, etc.; sans oublier deux "marchandises" fort importantes sur les routes de la soie : les esclaves et les chevaux (c'est le besoin chinois d'une cavalerie capable de rivaliser avec celle des nomades qui explique l'ouverture des routes de la soie).

ou les concurrentes des routes terrestres. “Bien que parfois présentée comme comparable à une route moderne reliant différents pays, c’était en réalité un système formé de routes (et des principales directions où elles menaient) plutôt qu’une route spécifique. S’ajoutaient des routes supplémentaires proches du trajet principal, entre chaque ville ou oasis. Le réseau entier - s’étendant de la Chine à la Méditerranée, sur une vaste surface allant de la mer Jaune à la Méditerranée centrale, du sud de l’Oural à l’océan Indien - c’est cela qui formait la Route de la soie.” constatent les archéologues.² Ouvertes par une initiative de l’empereur Wou³ des Han, tombées en déclin au XV^e siècle, quand la Chine se ferme⁴, les routes de la soie résultent d’un passage bien plus qu’elles ne sont inscrites dans le sol.

Les “*Seidenstrasse*” du géographe Ferdinand von Richthofen, créateur de l’expression au siècle dernier, se référerait initialement à des itinéraires caravaniers d’Asie centrale ; tout se conjuga vite pour favoriser l’extension du sens de cette formule. L’importance historico-archéologique de la zone correspondant au Turkestan chinois et aux cinq républiques islamiques de l’ex. U.R.S.S. amena de nombreux chercheurs à prolonger vers l’est et vers l’ouest et à unifier sous ce concept commode plusieurs itinéraires par où transitèrent effectivement choses, peuples ou idées. Si tout le monde s’accorde pour faire de la Chine le pôle oriental de la route, certains y rattachent les relations commerciales avec le Japon et la Corée⁵ ; quant à la limite occidentale, elle peut tout aussi bien se fixer aux frontières de la Perse qu’à Lyon. Le grand public, plus sensible au romanesque des aventures de grands voyageurs dont l’inévitable Marco Polo, était tout prêt à adhérer à cette vision. Et la symbolique du fil de soie, précieux, fragile, tendu entre l’Orient et l’Occident, que semblait suggérer le tracé sur la carte de divers itinéraires historiques emportait vite la conviction. Ainsi, au fil du temps, “Routes de la

² B.A. Livinsky et Zhang Guang-da *Historical introduction* p. 19 vol III in *History of civilization of Central Asia* Unesco 1996

³ Tout au cours de notre travail nous nous trouverons trouvés confrontés au choix de l’orthographe des noms étrangers d’origines les plus diverses. Nous avons généralement adopté la transcription française, classique, et écarté systématiquement les signes diacritiques ou les graphies inconnues dans notre langue. Parfois, lorsqu’il existe trop de différences, par exemple, entre la transcription des noms chinois d’après le système de la R.P. de Chine et selon le système de l’École Française d’Extrême Orient, nous donnons les deux.

⁴ Dans *Les empires du mirage*, nous avons arbitrairement, ou plutôt symboliquement, fixé la date de la “fermeture” des routes de la soie à 1433 ; cette année est celle du retour de l’expédition de Cheng Huo (Zheng He), au moment où la Chine des Ming ne s’isole du monde extérieur, fermant ses frontières terrestres (c’est quasiment fait en 1424) et interdisant quasiment toute activité maritime. De surcroît, cette date précède d’un an le franchissement du cap Bojador par les Portugais et les expéditions d’Henri le Navigateur. Déclin de l’empire des steppes, isolement de la Chine, début des grandes découvertes, et, bientôt, imprimerie en Europe (1455), voilà beaucoup d’éléments qui plaident pour fixer à ce moment sinon la fermeture, du moins le déclin de cette grande voie commerciale.

⁵ Exemple réel de ces problèmes de définition : faut-il inclure dans la route de la soie le trajet du “Galion de Manille” qui, via les Philippines espagnoles et par l’océan Pacifique transportait la soie chinoise jusqu’à Acapulco ?

soie" a fini par prendre, comme le reconnaît expressément le projet scientifique décennal qu'y consacre l'Unesco, un sens "métaphorique" (si ce n'est métonymique) tandis que des chercheurs tentent, par ailleurs, de cartographier au plus précis toutes les routes qui forment cette Route⁶. Entendez que ce grand réseau routier et maritime qui parcourt l'Eurasie pour en déterminer parfois l'histoire est considéré comme "routes de dialogue", symbole de toutes les rencontres de l'Orient et de l'Occident et de toutes les relations entre cultures et civilisations⁷. Les relations en question peuvent impliquer invasions et massacres, ou encore le voyage de virus (qui ne sont après tout que de l'information génétique), tel celui qui provoqua la grande épidémie de peste de 1347 et eût d'immenses répercussions démographiques.

Route et information

Dans tous les cas, l'auteur de ces lignes qui a consacré aux routes de la soie plusieurs milliers de kilomètres de voyage, quelques années et trois livres aurait du mal à contester la force persuasive de l'image. Malgré toutes ses ambiguïtés, en dépit de toutes les questions, que soulève le "mode de preuve" de la circulation des idées; inventions, etc., une recherche sur la route de la soie offre un champ fécond pour l'étude de la route en général, et ce dans l'optique des sciences de l'information et de la communication.

On peut même s'étonner de voir le plus ancien moyen de communication, la route, si négligé par ces disciplines. Certes, les routes ont fait l'objet d'une production abondante, mais elles sont généralement traitées soit comme des conditions permettant un contact dans l'espace (d'où "rencontre des cultures" et propagation des influences) soit comme composante d'une évolution historique (le déploiement de la route comme moment d'un autre développement de l'État, de l'économie, d'une civilisation, etc). Ces deux approches, non exclusives, ne seront pas ici critiquées sur le fond : simplement, notre projet n'est pas de penser la route comme apport, ou approvisionnement,, mais comme transport, ni d'en mesurer le résultat (l'introduction d'idées, de techniques, de modèles, l'ouverture sur d'autres espaces, la disponibilité

⁶ Un *Atlas des routes de la soie* de l'Unesco est en préparation, et plusieurs expéditions scientifiques de cette organisation (chacune consacrée à une des composantes de la route globale et dénommée *route des nomades*, *route maritime*, *route du désert*, etc...) ont suivi des itinéraires longuement discutés entre spécialistes et réadaptés aux moyens de transport modernes. Pour le reste, tous les ouvrages consacrés aux routes de la soie (y compris le nôtre), ou les repérages faits pour des émissions télévisées telle la série japonaise de N.H.K. se réfèrent à des tracés assez généraux entre certains sites reconnus pas consensus comme "carrefours" des routes de la soie.

⁷ Bien entendu les prestigieuses routes de la soie se prêtent aussi à des interprétations, voire des récupérations politiques moins "universalistes". Voir la façon dont, en Mai 96, l'inauguration d'un tronçon ferroviaire reliant l'Iran au Turkménistan (et par là à la ligne ferrée menant jusqu'à Pékin) a été célébrée par les autorités iraniennes à la fois comme une "résurrection" des routes de la soie et comme le symbole de l'échec des tentatives pour isolement leur pays par le grand Satan américain..

des richesses, le fonctionnement de l'échange ou la possibilité du contrôle d'un territoire) mais d'en modéliser le fonctionnement.

De ce point de vue, les routes de la soie, offrent l'avantage sur d'autres non moins millénaires et remarquables⁸ d'avoir été étudiées par une communauté scientifique internationale et multidisciplinaire, unanime à exalter l'intensité de la circulation des richesses "visibles et invisibles" sur ce grand axe. En témoignent force traces. De nombreuses recherches montrent à quelle époque la céramique chinoise parvenait au Moyen-Orient, si l'art bouddhiste coréen a été davantage influencé par la Chine ou l'Asie centrale, quel fut le rôle des techniques de navigations arabes dans les grandes découvertes ou retracent les dates et modes de propagation de l'islam ou du manichéisme. Ces travaux sont fondamentaux dans la mesure où ils nous éclairent sur l'ancienneté et l'intensité des "contacts" entre les civilisations eurasiatiques. Ajoutons que les voyageurs des routes de la soie nous ont laissé des témoignages extrêmement rares si l'on considère la fréquentation séculaire de ces voies, mais exceptionnellement riches si l'on compare à d'autres routes telles celles de l'ambre ou de l'encens qui, elles, ne trouvent guère de chantres ni de mémorialistes. Bref, c'est sur les routes de la soie qu'est le plus spectaculaire, le voyage des choses, des idées et des mythes et c'est là aussi que se révèle le mieux combien, derrière cette évidence, se dissimule un modèle de transmission d'informations de tous ordres, complexe et irréductible aux schémas simples (occasions de rencontres ou infrastructures favorisant l'échange).

La civilisation, disait Seignobos, ce sont des routes, des ports et des quais. Outre le rôle que joue un réseau de communication, condition de toute durée et expansion d'un ordre matériel et technique stable, les lieux de circulation des hommes et des choses sont aussi ceux des signes. Les connaissances géographiques et le Coran, le secret de la fabrication du papier ou la légende des hommes à tête de chien, la cote d'un ballot de marchandises venues de Chine estimée en sesterces romains dans un port indien du 1^{er} siècle, ou encore une lettre du grand Khan appelant la papauté et l'Europe à lui faire soumission, sont, à des titres très divers, des "informations" qui rentrent dans ce champ d'étude⁹.

Les plus banales ne sont pas les moins suggestives. Un simple morceau de soie est, selon les lieux et les époques, porteur de significations, connotations, symboles très différents. Il peut servir d'unité monétaire, d'élément du patrimoine familial ou évoquer des idées de luxe, d'érotisme et d'exotisme que combattent les moralistes ; son port peut faire l'objet de prohibitions religieuses ; et, du reste, avec l'arrivée de la soie dans la Rome antique naissent peut-être deux phénomènes sociologiques majeurs : la mode et le goût de l'exotisme. Et par elle-même (en tant qu'objet porteur d'évocations et susceptible d'usages qui donnent lieu à appréciation, jugement) et par tout ce que sa

⁸ Voir par exemple M. Mollat du Jourdain M. et J. Desanges *Les routes millénaires* Nathan 1988

⁹ Les exemples qui suivent (et dont la plupart seront traités plus loin) ont été développés dans notre ouvrage *Les empires du mirage* R. Laffont 1993

diffusion suppose (réseaux de correspondance, circulation des moyens de paiement, etc), la marchandise, si tangible qu'elle soit, est liée à plusieurs sortes de transmissions impalpables. Or ce n'est que la partie visible, emblématique, de circulations multiples qui s'effectuent dans la triple dimension de l'espace, du temps, et de la représentation mentale.

Même à prendre "information" au sens le plus banal de savoirs nouveaux, on réalise que leur voyage n'est pas moins aléatoire que celui des choses d'une extrémité à l'autre de l'Eurasie. Si nous en restons à la problématique la plus simple, et parlons d'informations "vraies" ou "fausses", nous rencontrons divers cas de figure. Des informations "techniquement vraies", comme le secret de la fabrication de la soie ou de la porcelaine, circulent très difficilement, soumises à des prohibitions (en Chine l'exportation de cocons de vers à soie est longtemps punie de mort), concurrencées par des informations "fausses", voire par une désinformation volontaire. Conséquence annexe : l'espionnage "technologique" a précédé de plusieurs siècles l'espionnage industriel tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Nous voyons des connaissances se "perdre" et réapparaître par des circuits détournés. Si des notions géographiques scientifiques acquises par les Grecs circulent par ce réseau, le quasi oubli pluriséculaire par l'Europe de la rotondité de la terre (et de la géographie de Ptolémée) a des conséquences sur la découverte du monde. Mais il est des cas non moins surprenants d'amnésie, y compris à propos d'institutions aussi familières de la mémoire et des archives que le Vatican.

Quelle information est connue et crue et par qui ? Les plus étranges ne sont pas les moins nomades : les monstres décrits par Pline se retrouvent dans des légendes orientales, tout comme Cendrillon nous vient d'Extrême Orient. Les mythes voyagent. Comment la saga du prêtre Jean se nourrit-elle de rumeurs et d'un faux avéré, pour durer plusieurs siècles et refuser de mourir, si bien que, par un phénomène de "réincarnations" successives du mythe, on l'identifiera aussi bien à Gengis Khan ou à un souverain indien qu'au Négus ? Marco Polo était-il plus crédible lorsqu'il répétait des légendes sur le pays de Gog et Magog (elles s'appuyaient sur l'autorité des Écritures et de la tradition médiévale), ou lorsqu'il rapportait deux nouveautés parfaitement authentiques, l'existence de puits de pétrole et l'utilisation du papier-monnaie en Chine ? La mauvaise information concurrence la bonne. Certes, le manuscrit de Marco Polo connaît en quelques années de multiples traductions, circule sous forme de nombreuses copies, pénètre dans les bibliothèques royales, inspire les cartographes, les savants, et les découvreurs (dont Christophe Colomb). Mais son succès (en nombre de copies recensées) est éclipsé au XV^e siècle par l'oeuvre d'un affabulateur, Jean de Mandeville, qui pousse à son extrême la logique du genre littéraire des "mirabilia". L'histoire de la circulation de l'information sur les routes de la soie nous renvoie à une histoire des secrets, des oublis, des silences, des ratés et des déformations non moins difficiles à expliquer en simples termes de moyens de communication. Sans compter qu'il y aurait une histoire de la lenteur toujours à faire.

Elle soulèverait une question : celle de la logique qui régit le temps de propagation des informations. Il faut quelques mois pour qu'un ballot de marchandises traverse le continent eurasiatique d'un bout à l'autre, parfois quelques semaines pour un message, mais dix-sept siècles pour savoir qu'il y a une Chine et non deux. Il n'y a pas une temporalité unique et moins encore une accélération uniforme des transports, synonyme d'un quelconque progrès mais des vitesses et durées différentes qui s'entrecroisent.

Tout cela est lié à la circulation de supports dont l'écrit est un des premiers : voir sa part dans la vision des voyageurs, la persistance des mythes littéraires pluriséculaires et "transculturels", voir l'influence et la diffusion internationale de certains manuscrits. *Le Roman d'Alexandre* dont on retrouve trace aussi bien dans le Coran que dans les récits des voyageurs médiévaux en Chine en constitue le meilleur exemple.

Raison supplémentaire de commencer une étude du transport par celle de la route de la soie : elle illustre les rapports entre diffusion des biens et des idées, itinéraires des marchands et pèlerins. S'il va de soi que les seconds suivent les premiers (les historiens nous ont appris depuis longtemps que la carte des routes commerciales coïncide avec celle de la diffusion des religions), ce constat recouvre des situations fort diverses. Il existe de considérables différences dans la stratégie de prédication du Petit et Grand Véhicules bouddhistes, du manichéisme ou de l'islam, leurs rapports avec l'écrit, l'image (et chaque fois en arrière plan la question iconoclaste qui se pose à toute religion et y provoque généralement une crise théologique de première grandeur), et enfin l'organisation du "corps professionnel" des propagandistes de la foi. La façon dont une route commerciale sert aussi et surtout à transporter du savoir et de la croyance recouvre une multitude de mécanismes. Si les idées changent le monde, il faut d'abord qu'elles le parcourent, et ce temps de la circulation n'est en aucune manière séparable des modes de la persuasion, tandis qu'en retour la croyance suscite des pratiques religieuses de la route, une vision sacrée de l'espace, etc.. Et, s'il est évident que par la route transitent des discours en quête de destinataires et toutes sortes d'informations, celles-ci sont de plusieurs ordres. Les véritables visions du monde capables de transformer le système de représentation mentale de ceux qui les adoptent,, des thèmes issus d'une culture écrite que partagent plusieurs aires de civilisation, ou des rumeurs nées des hasards des rencontres forment trois types de "messages" obéissant à des lois de propagation différentes même si, dans la pratique, il est fort malaisé de distinguer ce qui relève de ces grandes croyances religieuses ou métaphysiques, de la circulation des manuscrits ou des hasards de l'ouï-dire et du bruit de caravansérail.

Bref, poser la question des "marchandises invisibles" qui transitent sur les routes de la soie, c'est ouvrir une boîte de Pandore. Cet apparent désordre, cette impossibilité de soumettre le fonctionnement des routes de la soie à un schéma unique (la circulation des idées, conséquence de celle des choses, les contacts civilisateurs) laissent soupçonner que la "circulation de l'information" ne recouvre pas moins de modèles que la "route de la soie" n'englobe d'itinéraires et de réseaux.

La circulation et ses modèles

Notre embarras viendrait plutôt d'une coïncidence trop évidente ou trop vaste entre l'étude de la route de la soie et le domaine de l'information et de la communication. On sait depuis von Foester que l'information peut être selon les cas "nouvelles", "données", ou "savoir", mais les trois sens (*news, data, knowledge*) s'appliquent, on l'a vu, à notre sujet. Quant au terme plus polysémique encore de communication, il n'en est guère d'acception, si éloignée soit-elle de l'originelle idée de partage voire "d'avoir commerce" qui ne convienne aux routes. Que l'on garde l'idée de communiquer au plus proche de communion, ou que l'on se rapproche du sens transitif (faire passer, transmettre quelque chose), que l'on choisisse même l'acception que la physique donne à ce terme (caractéristique des lieux qui sont en relation, ouverts les uns sur les autres), ce sont toutes choses que la route fait par nature, supposant partage et passage, transit et transmission, continuité et contiguïté. La distinction même entre la conception "expressive" et "représentative" de la communication, entre son caractère de lien ou de contenu, ou plus simplement toute remarque sur sa pluralité fondamentale puisqu'elle se présente à la fois comme une action (communiquer quelque chose) et comme un état (celui qui existe lorsque la communication est établie), tout cela ne fait guère que souligner combien la même ambivalence se retrouve à propos de la route.

Rien ne nous permet de séparer ni l'opération matérielle de médiation (ce qui circule physiquement, objets, écrits, individus et qui est en contact avec quoi ou qui), ni l'interprétation des signes et symboles véhiculés par les hommes ou choses venus du lointain, ni la conservation dans la mémoire collective (avec tous les effets de perte et distorsion de l'information véhiculée par le grand réseau commercial) du statut général de la route, des communautés, représentations mentales, pratiques liées à l'existence d'une ouverture durable sur d'autres territoires. Plus simplement : les supports requièrent des transports qui en changent l'efficacité.

Il s'agira d'échapper à une vision "télégraphique" de la route qui serait réduite à ses performances communicationnelles (même corrigées par la notion de répertoires culturels) comme aux généralités sur le lien et l'ouverture, qui feraient de la route un simple interface entre deux mondes. Il sera donc question de mieux définir le rapport entre la permanence de la route (structure physique mais aussi mentale) et le flux de ce qui l'emprunte. Les divisions classiques des sciences de la communication, tantôt centrées sur le linguistique ou le sémiotique, tantôt sur le médiatique ou le sociologique, voire sur le technologique ne nous y aident guère. En un domaine qui, pourtant va du biologique au mathématique, de l'éthologie des rites et signaux animaux aux abstractions du traitement machinique de l'information, il semble qu'il n'y ait guère de place pour les "voies de communication". Et même ceux qui commencent une histoire de la communication avant l'époque où elle s'identifie à la sphère médiatique ne remontent guère avant le XVII^e siècle, ni ne traitent de la route

avant qu'elle commence à être pensée, planifiée voire célébrée par des ingénieurs ou théoriciens, part d'un projet global de développement de la circulation dans un cadre étatique. Or, avant d'entrer dans le domaine de l'histoire des idées, avant d'être pensée et célébrée, la route traverse bien d'autres territoires intellectuels autant que physiques. Si l'étude de la route se rapproche de l'histoire (des technologies, des mentalités ou plutôt de leur rencontre, de la longue durée, etc.), elle n'y apparaît trop souvent que par le biais de ses conséquences. Or notre objet est le processus même de transmission des choses et des signes, qui sur les routes de la soie mène toujours à un pôle inconnu ou mythique.

Le choix des routes de la soie impose de retirer une typologie à partir de toute la complexité des interactions que recouvre ce terme de "route". On aurait pu concevoir d'étudier la route du lapis-lazuli du même point de vue, ce qui permettrait de suivre, grâce à l'archéologie, un tracé marqué d'indices précis (avant la découverte de l'Amérique, cette pierre provient uniquement des mines afghanes). On pourrait également imaginer de s'en prendre à la route de Saint-Jacques de Compostelle, dont nul ne nie le rôle dans la formation de l'unité européenne, et sur laquelle la circulation des informations a multiplié autant les mémoires de témoins que les lieux de mémoire. Mais par l'énormité même de son tracé, support des types les plus hétérogènes de circulation, la route de la soie offre comme un résumé de tout ce que peut être la route au moins jusqu'à l'invention des "machines à communiquer" et du bouleversement qui verra progressivement l'information dont on commence à réaliser la valeur marchande se séparer de son convoyeur humain jusqu'au point irréversible où elle ira plus vite qu'une chose ou qu'un homme. L'immensité du sujet, ses imprécisions, tout le halo que la fascination romanesque produit autour du sujet, les tentations nationalistes ou idéologiques qu'il suscite parfois, le caractère transversal d'études aussi mal cartographiées que la routes de la soie elles-mêmes, tout cela est la rançon de son caractère emblématique.

Pour ce faire, dans une première partie il sera question du statut de la route : sa définition d'abord, puis son rôle de contrainte déterminant la transmission et enfin comme objet et moyen de projections mentales. Après ces considérations théoriques, nous nous proposerons de décrire la route de la soie comme modèle de circulation. Ceci suppose d'abord une typologie des routes qui forment "la" route de la soie (avec au moins trois modèles : route marchande, route impériale, route pèlerine), avant de traiter de la représentation de la route, cartographiée ou racontée. Finalement on confrontera le modèle millénaire de la route ainsi esquissé à celui qui naît avec les temps modernes. Car, si le régime de communication instauré par les routes de la soie nous paraît si étrange, c'est qu'un mode de cheminement différent est lié à un mode de perception différent. Nous parlerons donc d'un univers perdu, d'avant la modernité¹⁰.

¹⁰ C'est pourquoi nous nous attacherons systématiquement à poser des questions paradoxales ou négatives (Comment ne savait-on pas ou ne disait-on pas ? Pourquoi cela n'a-t-il pas été plus vite ?) qui soulignent le contraste.

Il nous semble encore plus lointain au moment où il n'est question que du modèle du cyberspace, monde du "temps réel" et du contact universel sans matérialité, sans délai et sans distance. Car on a compris qu'en suivant métaphoriquement notre fil conducteur de soie, en suggérant des contrastes avec nos routes modernes et nos modes de communication, il s'agit d'esquisser une approche générale et actuelle du rapport entre transport et transmission.

Ainsi, à travers ces modèles de circulation physique comptons-nous déboucher sur d'autres routes mentales ou imaginaires. Si, des siècles durant, la communication est transport et passe par la route, celle-ci est, sinon un mode, du moins une modalité de la pensée : faire circuler idées et symboles (ou aller ailleurs en quête d'informations nouvelles) c'est déjà inventer idées et symboles.

On a célébré le "Penser avec ses mains"¹¹ et Leroi-Gourhan dit avec raison que "Ne plus avoir à penser avec ses dix doigts équivaut à manquer d'une partie de sa pensée normale, phylogénétiquement humaine"¹² ; n'était l'ironie facile à laquelle cela incite (ce serait "bête comme ses pieds" etc), il faudrait peut-être réhabiliter non sans nostalgie le "penser avec ses pieds", le pouvoir cognitif et culturel de la marche, le rôle de l'errance réglée et du temps de déplacement et découverte, à la fois ramener sur terre l'*homo viator* et exalter le pérégrin qui va apprendre, échanger, convaincre, prier ou parler au delà de l'horizon de son territoire. Si la pensée chemine et si l'intelligence relie, tout commence aussi par une route.

11 Titre d'un essai de Denis de Rougemont N.R.F. 1970

12 Leroi-Gourhan *Le geste et la parole* Flammarion 1964