

INTRODUCTION

"Il était une fois", "En ce temps-là, régnait l'Empereur Jaune..", "Ecoute, o calife...", "Seigneurs empereurs et rois, ducs et marquis, comtes, chevaliers et bourgeois et toutes gens qui voulez connaître les diverses races des hommes et diverses régions du monde, prenez ce livre..."

Depuis plus de deux millénaires, elles se racontent en toutes langues, du grec au sogdien, de l'ouïgour au mandarin. Elles s'écrivent dans la pierre, sur des rouleaux de soie et du parchemin, engendrant sagas et chroniques, graves traités de cosmogonie, manuels de l'aventurier ou encore ces livres qui s'intitulent eux-mêmes "des Merveilles".

Il est vrai que l'histoire des routes de la soie contient de quoi satisfaire les plus exigeants.

Rien n'y manque: pas un dragon, pas une princesse, pas une ville d'or, pas un pirate. Décors et personnages, tout baigne dans un insurpassable romanesque que renforcent toutes les évocations de luxe et de volupté suggérées par la soie.

Il y a Samarcande et Venise, Boukhara et Canton, Palmyre et Alexandrie, l'Inde et la Chine, les déserts où se perdent les caravanes comme les jardins des harems.

Quant aux héros de cette histoire, les Alexandre et les Ming, Gengis Khan ou Tamerlan, Sindbad ou Marco Polo, peu d'hommes ont autant inspiré l'épopée, nourri la littérature de l'exotisme et du féerique.

Une telle aura légendaire traduit l'importance économique, mais aussi politique, culturelle et religieuse des routes de la soie. Elles n'ont pas seulement relié les extrémités de l'Eurasie, elles en ont déterminé l'histoire.

Tant et si bien que l'on en vient à oublier que les routes de la soie étaient aussi parfois de méchants chemins à flanc de montagne, des pistes indécises, des itinéraires que dessinait la configuration du terrain ou encore de vagues directions que l'on suivait empiriquement en fonction des vents dominants.

Chemins infinis

S'il est peu d'expressions à la fois aussi porteuses de rêves et aussi ambiguës que "routes de la soie", c'est aussi parce que le sens des mots n'a cessé de s'élargir, à mesure que les chercheurs comprenaient mieux le rôle de ces chemins.

Lorsque le géographe allemand Von Richthoffen parle le premier de routes de la soie à la fin du XIX^e siècle, il désigne le réseau de chemins, oasis et cités marchandes par où transitaient les caravanes chargées de marchandises précieuses. Il ne s'agit d'abord que des

itinéraires qui relient sommairement la Chine et la Perse. Au début de notre siècle, cette région sera l'Eldorado des archéologues qui nous révéleront quels foyers de culture et de civilisation fut l'Asie centrale.

L'expression prend un sens plus large en désignant bientôt toutes les voies qui joignent les deux extrémités du réseau et par où circulent les richesses de la Méditerranée à la Chine. La fameuse route maritime, dite aussi des épices par la mer Arabe, l'océan Indien et la mer de Chine y est assimilée. Il est vrai qu'après la découverte au premier siècle du "vent Hippale", c'est à dire de l'art de voyager en fonction de la mousson, s'est établi, par l'intermédiaire des marins romains, indiens, arabes, perses, chinois, etc..., un second réseau qui double le premier et s'y substitue parfois. Par lui, les produits de luxe finissent toujours par atteindre les points les plus extrêmes du Vieux Monde.

Mais c'est aussi le concept qui s'élargit. Il n'est pas seulement question de la soie, mais des épices, des porcelaines, des pierres précieuses, des fourrures, de l'or, du thé, des verreries, des esclaves et concubines, de tout ce qui s'échange par les mêmes voies. Et avec les marchandises, le pouvoir, la guerre, les savoirs et la peste... mais aussi une multitude d'apports culturels et religieux. Les routes de la soie deviennent le symbole des rencontres entre les peuples de l'Eurasie. C'est un sujet qui concerne toutes sortes de disciplines: archéologie, économie, histoire, musicologie, histoire des religions,

mythologie comparée, etc...

Le champ d'une telle étude devient inépuisable. L'expression "routes de la soie" résume alors les échanges de toute nature entre Orient et Occident. Cela devient une preuve de l'interfécondité des cultures, le symbole d'un dialogue du passé dont pourrait s'inspirer le monde moderne. C'est presque une science autonome: une histoire des contacts, mouvements et suggestions dont l'histoire du commerce ne est plus que la base matérielle, le prétexte. Les limites de cette recherche interdisciplinaire sont fort larges. Où en fixer les frontières?

Labyrinthes de la soie

Et d'abord la frontière dans le temps. Alexandre le Grand apparaît comme un prédécesseur des routes de la soie, le premier grand conquérant civilisateur à unir l'Est et l'Ouest. Mais il faut peut-être remonter bien plus loin pour comprendre le fonctionnement de ces voies. Avant la soie, il y eut, le lapis-lazuli, le cuivre, l'encens... Déjà des réseaux commerciaux maillaient le continent. Les rapports entre Oman et Mohenjo-Daro au Pakistan, entre civilisations du troisième millénaire avant notre ère, en sont peut être un balbutiement. Et, même si, pour l'histoire traditionnelle, la Chine ne s'ouvre au monde extérieur qu'au II^e siècle av. J.C., justement à cause de la soie, l'Empire du Milieu n'a jamais été totalement une

autre planète: la tradition chinoise raconte la visite de l'Empereur Mu à la Reine de Saba au X^e siècle av. J.C.. Cette légende nous est rapportée dans le plus ancien roman chinois: la "Chronique du Fils du Ciel Mu". C'est la preuve que, très tôt, les routes de la soie ont rempli une autre de leurs fonctions: faire se rencontrer les mythes du monde entier et leur faire produire les plus surprenants mélanges.

L'extension géographique du domaine à explorer est évidente: les connexions de la route maritime et des routes terrestres sont incessantes. A preuve, les liens des ports égyptiens avec le réseau des caravansérails, ou ceux des royaumes anciens de Corée avec les civilisations des steppes, pour ne prendre que deux exemples. Ajoutons qu'il faudrait sans doute prolonger la route maritime le long de la côte Est de l'Afrique où parvenaient marins arabes et chinois et plus loin encore puisque les produits chinois arrivent très tôt au Zimbabwe. Vers l'est, le réseau se prolongera jusqu'aux Amériques par la "Route des galions" qui, via les Philippines, reliera la Chine à Acapulco.

Pour pousser le paradoxe jusqu'au bout, on pourrait dire que la découverte de l'Amérique n'est qu'une conséquence des routes de la soie. Le but de Christophe Colomb est de découvrir Cipango, le Japon fabuleux de Marco Polo. Comme le dit un mot célèbre: "De son vivant, Marco Polo a découvert la Chine, après sa mort l'Amérique". Bref, si l'on voulait être exhaustifs, il n'y a

guère que l'Australie et les Pôles qui échapperaient aux routes de la soie!

Pour reconstituer toute l'histoire, il faudrait aussi convoquer les témoins: ils sont nombreux. Par terre et par mer, marchands et moines, ambassadeurs et aventuriers, soldats et explorateurs ont parcouru le Chemin. Parmi eux se recrutent nos chroniqueurs rares et imparfaits.

Pendant des siècles, des milliers d'hommes ont parcouru une fraction de ce réseau, ils se sont transmis de mains en mains les richesses qui transitaient d'un bout à l'autre du continent. A chaque passage de relais se perdait un peu de vérité ou se déformait un peu d'information. Bien que le trafic des marchandises ne se soit jamais réellement interrompu, même dans les siècles obscurs, bien que les contacts culturels aient été infiniment plus constants qu'on ne l'imagine, les routes de la soie ont rempli leur rôle de grand médium, comme secrètement. On ne savait jamais qui était le premier producteur ou le dernier acheteur. Toute richesse se devait de garder son mystère.

Chines improbables, Europe inaccessible

Exemple plus frappant est celui des rapports de l'Europe et de la Chine qui, à cause de la soie, ont commercé dès le premier siècle avant notre ère, mais sont restés plusieurs

centaines d'années sans contacts directs, s'ignorant et se rêvant mutuellement.

Les hommes qui ont traversé l'énorme continent eurasiatique de bout en bout sont peu nombreux. Ce n'est qu'en 98 ap. J.C. que part l'ambassade du Chinois Gan Ying au pays Da Qin c'est à dire Rome: il n'y arrivera jamais... Vers la fin du premier siècle un marchand macédonien tente de faire un relevé systématique du chemin de la Méditerranée au pays des Sères, la Chine: il n'en reste guère de traces. En 166, parvient en Chine l'ambassade dite d'Antonin, soi-disant envoyée par l'Empereur: en fait, c'est un marchand aventureux et non une mission officielle. A part quelques vagues allusions de ci de là à des voyageurs venus du bout du monde, c'est à peu près tout pour treize siècles.

Malgré le prodigieux relais que fut la civilisation de l'Islam, malgré l'omniprésence dès le VII^e siècle de commerçants musulmans, il faut attendre le XIII^e siècle, le temps des dernières grandes croisades et de la conquête mongole, pour que des Européens reprennent le chemin de l'Orient le plus lointain. L'ordre instauré par Gengis Khan et ses successeurs, la Pax Mongolica est un nouvel et immense rendez-vous manqué. Au Moyen-Age les premiers explorateurs se lancent dans l'aventure, le plus souvent par voie de terre mais aussi par mer; ainsi, un Plan Carpin et un Guillaume de Rubrouck, respectivement envoyés par le pape et par Saint Louis racontent leurs ambassades chez les Mongols. Si Marco Polo s'est arrogé

un quasi monopole des rêves exotiques des Européens, il a eu de nombreux prédécesseurs et concurrents. Son voyage n'est rien comparé à celui de son manuscrit qui bouleversera l'Occident; ici, l'aventure humaine est surpassée par l'aventure littéraire.

Il y a bien d'autres explorateurs, mais l'Orient reste inconnu et les légendes se multiplient. Au XV^e siècle, les Empereurs Ming succèdent à la dynastie Mongole, ils ferment totalement la Chine.

Il faudra attendre les Jésuites du XVI^e siècle pour qu'ait enfin lieu une rencontre qui a pris dix sept siècles de retard, c'est à dire pour que l'Europe commence à avoir une véritable connaissance de la Chine; elle en rêvait pourtant depuis que les patriciennes romaines se revêtaient de voiles transparents. Ainsi, vers 1600, les Européens acquièrent enfin une notion géographique acceptable de la Chine. Ils savent avec certitude que Chine du Nord et Chine du Sud sont sur un même continent. De ce fait, la Chine n'a été vraiment connue qu'après l'Amérique.

Deux mondes s'ignorent, et pourtant pendant tout ce temps, on n'a cessé de commercer d'un bout à l'autre du continent.

De la relation purement utilitaire, tel le marchandage et le choix de valeurs de paiement communes, jusqu'à la circulation des idées et croyances, le "dialogue" qui s'est établi sur les routes de la soie a pris les formes les plus

diverses. On peut, certes, le constater, s'étonner de l'ancienneté des échanges matériels et spirituels entre les peuples les plus éloignés. Mais le romanesque, le légendaire, toutes ces merveilleuses histoires sur les îles bienheureuses, la montagne magnétique, les hommes à un seul pied ou les cyclopes, les richesses fabuleuses et les murailles de pierres précieuses ne sont pas un produit secondaire des routes de la soie. Ce n'est pas un exemple amusant des aberrations de l'esprit humain, il faut y voir davantage que les traces honteuses d'une mentalité préscientifique. Impossible de séparer le matériel et le légendaire: les mythes sont créateurs. Ils lancent les conquérants et les explorateurs. L'histoire des rêves explique l'histoire réelle.

Imaginaires des routes

Car il y a les routes imaginaires, celles des mythes et des récits fabuleux, qu'aventuriers et pèlerins ont colportées à des milliers de kilomètres. Tel est le paradoxe: la vérité ne voyage pas dans les ballots des marchands, l'histoire des routes est aussi celle d'une prodigieuse ignorance ou plutôt d'un imaginaire inépuisable.

Tout est possible. Des légendes bouleversent l'Europe médiévale: le Prêtre Jean viendra du bout du Monde écraser les Sarrasins, Gog et Magog, les géants du Livre d'Ezéchiel vivent au-delà de la Grande Muraille. Pendant des siècles, des ambassadeurs cherchent les chevaux

célestes issus de la jument et du dragon, des arbres à soie, un homme volant nommé Bouddha ou le paradis qui figure sur les cartes. Cités utopiques, hommes à tête de chien, trésors, tout est crédible. Racontars de caravansérails, ou mythes sublimes, créations littéraires majeures ou mensonges d'escrocs, utopies ou grandes peurs se renforcent: tous les songes vivent sur la route. Depuis l'Antiquité, cet imaginaire a même produit son propre genre littéraire celui des livres des Merveilles, les *Mirabilia*. On le retrouve en Grèce comme à Rome, en Chine comme dans l'Europe médiévale et la littérature islamique n'est pas la dernière à le pratiquer.

Les contacts avec les peuples lointains et les phénomènes et choses étranges, les récits des voyageurs revenus de contrées inaccessibles, tout cela suscite une floraison de légendes. Mais l'imaginaire est plus que le légendaire. Ce que transportent les routes que nous avons baptisées imaginaires, double mental des routes réelles, c'est de la croyance, et des supports de la croyance: manuscrits, cartes, oeuvres d'art, objets de luxe, etc... Que l'objet de la croyance soit religieux, historique, géographique, qu'il s'agisse de Bouddha, d'Alexandre, ou du Pays des Sères, toute croyance a un trajet et une histoire: on la voit naître en un point, réapparaître en un autre des milliers de kilomètres et des siècles plus tard. Il y a visiblement des mythes qui voyagent sur les chemins du commerce, qui se transmettent d'une culture à une autre.

Ces cultures, éloignées dans le temps ou l'espace, adoptent, en les déformant, les mêmes dieux, les mêmes représentations du monde ou les mêmes mythes. L'explication de ces phénomènes relève de la psychologie des peuples et de l'histoire des civilisations. Mais le comment, le mécanisme de cette transmission des images mentales est tout aussi fascinant.

Un peu comme l'archéologue cherche l'alphabet de l'histoire dans les poteries et d'un tesson déduit le trajet d'un objet et le contact de deux cultures, nous pouvons repérer des thèmes légendaires et comprendre comment ils sont arrivés là et ce qu'ils sont devenus dans l'esprit d'un autre peuple.

Le mécanisme est d'autant plus complexe que la transmission s'établit en trois phases. Il y a d'abord les rapports fondamentaux entre deux civilisations, ceux qui expliquent par exemple que l'Islam reprenant l'héritage grec, diffuse des idées ou légendes helléniques partout où vont les marchands musulmans.

Dans un deuxième temps, il y a l'action, infiniment plus efficace qu'on ne l'imaginerait, de la culture majeure: la circulation intense de l'écrit, le fait que les explorateurs du monde soient de grands lecteurs et qu'il y ait toujours eu une République Internationale des Lettres. Ainsi tel détail apparu au III^e siècle, dans un roman sur Alexandre, est cité par Marco Polo au XIII^e, puis représenté sur un planisphère qui inspire les entreprises de Christophe

Colomb au XV^e siècle.

Enfin, intervient un troisième facteur presque mécanique qui explique aussi la propagation des rumeurs: c'est le jeu du hasard, de l'attente et de l'interprétation. Un mot, "Mongol", "Ong-Khan", est mal compris, mal prononcé, mal transcrit et devient "Magog" ou "Prêtre Jean". On s'imagine que les Tartares viennent du Tartare, fleuve des Enfers, ou que les khans mongols tiennent leur nom de Cham, fils de Noé et que la Bible explique leur arbre généalogique. Au XV^e, Lorsque Christophe Colomb, au Caraïbes, entend parler des "canniba" (d'où nos cannibales), il est persuadé d'être près du Grand Khan, "il gran Can", de Marco Polo, un de ses auteurs favoris. Le détail d'une description géographique antique, une tour de pierre ou une grande muraille, est reconnue par un voyageur, des siècles plus tard.

Ces trois éléments, les contacts des civilisations, la littérature du lointain et le mécanisme de la rumeur se combinent pour engendrer des pays rêvés, des royaumes fabuleux: ce sont les Empires du mirage.

Le pouvoir des choses

On rêve les habitants de l'autre bout du monde à travers des objets exotiques et c'est ainsi qu'au réseau des relations tangibles s'en superpose un autre qui nous

importe bien davantage: celui de la circulation des symboles et des signes. La soie sensuelle, luxueuse, mais immorale et dangereuse pour certains, la soie qui sert à payer les tributs impériaux ou à faire des cadeaux aux rois, la soie que certains capitalisent parce qu'elle peut valoir son prix en or, la soie qui a parfois une fonction somptuaire supérieure à celle des bijoux, la soie dont la première caractéristique est de provenir du bout du monde, est la preuve qu'une marchandise vaut ce qu'on la rêve. Les rapports politiques qui se mêlent aux relations commerciales font également une large place aux symboles. Dans la Chine ancienne, on ne négocie pas la soie avec des étrangers: on reçoit des ambassadeurs qui reconnaissent la suzeraineté du Fils du Ciel et lui offrent des présents; en retour, celui-ci consent à ses vassaux des dons de valeur sensiblement équivalente, notamment des rouleaux de soie. Tel est, le système dit des "tributs" dont les Européens mirent parfois longtemps à pénétrer les subtilités.

Les objets ont leurs mystères, leurs secrets techniques de fabrication. Ceux-ci inspirent des aventures dignes de romans d'espionnage et engendrent des rêves sans fin. Le secret de la soie fut certainement un des mieux gardés de l'humanité. Entre les premiers élevages dans la Chine des empereurs mythiques du III^e millénaire av. J.C. et ceux créés en Occident, il s'écoulera près de 4000 ans. Inversement, les Chinois ont rêvé sur les verres de couleurs importés d'Europe et de Perse: ils en ignoraient la

technique. Elle leur parviendra par des marchands d'Asie Centrale; presque au moment où les chinois laissaient fuir le fatal cocon. Le "secret industriel" n'est pas un phénomène moderne, et chaque fois que l'un d'eux est découvert, c'est un bouleversement: ainsi en fut-il pour le kaolin qui est le secret de la porcelaine comme pour le papier, indirectement issu de la soie. Mais l'espionnage peut porter sur des connaissances plus abstraites.

A l'imaginaire des choses s'ajoute celui des lieux. Pays utopiques ou terrifiants, îles des Bienheureux, Paradis, Pays des démons...

Le plus prodigieux mythe géographique des routes de la soie est celui du Prêtre Jean: il naît de vagues rumeurs et du plus grand faux de l'histoire: une lettre aux puissants, peut-être écrite par un chanoine farceur en 1165. Ce présumé canular va bouleverser l'Europe, servir de réceptacle à ses peurs face au péril sarrasin et mongol, d'incarnation aux espoirs de la chrétienté.

On cherchera le Prêtre Jean sur les routes de la soie, et plusieurs personnages réels, dont Gengis Khan, lui serviront un moment d'avatar, avant que le mythe n'émigre en Afrique, déclenchant un autre mouvement d'exploration. Le plus fascinant est la façon dont les mythes se "contaminent": Les légendes sur Gog et Magog, les Tartares, la grande muraille, les voyages d'Alexandre se croisent... et se confirment mutuellement.

Une autre dialectique s'établit, entre hommes de science

et hommes de voyage, les premiers interprétant les récits des seconds, et ceux-ci reconnaissant ce qu'ils ont lu et croient devoir trouver. L'Inde "fabuleuse" et la Chine "merveilleuse" font partie de l'imaginaire collectif occidental. Ce qui s'en dit ne peut être comparée qu'à ce que croient les Chinois à propos du "Tat'sin", l'Empire Romain. Lorsque la soie arrive à Rome tout ce que l'on en sait est qu'elle provient du pays des Sères, contrée fabuleuse s'il en est puisque, nous rapporte Lucien, on y vit 300 ans. Les légendes courent à propos des hommes comme pour la soie. L'ordre, la vertu et la salubrité d'une Chine, apparaissant au fond comme un modèle amélioré de l'Occident, tel est le thème qui se propage, pratiquement de l'Antiquité jusqu'aux Lumières qui diffuseront une vision utopique et idéalisée de l'Empire du Milieu (l'Inde, pourtant infiniment mieux connue, jouant avec la même constance le rôle du pays des animaux étranges, des curiosités de la Nature, et de la démesure en général). Pour les Chinois, Rome était tout aussi étrange et inconnue: ne disait-on pas que ces fameux Romains "étaient analogues aux habitants du Royaume du Milieu". C'est pourquoi on appelle ce pays "Grand Ts'in" littéralement Grande Chine. Quant aux Mongols, leurs conquêtes déclenchent une des plus grandes hystéries collectives de l'histoire, ils nourrissent des mythes rigoureusement contradictoires et ils incarnent tantôt une puissance démoniaque, tantôt une espérance ou une utopie. Et cela en une période de temps très brève.

Tous les monstres, toutes les chimères

Tout cela s'accompagne d'un bestiaire fantastique dont la légende se dit et se reedit, n'importe quel bruit en confirme l'existence. A pays féeriques, bêtes fabuleuses.

Griffons et chimères, monstres marins et terrestres, chaque animal réel ou imaginaire engendre des légendes voyageuses.

C'est du reste à cause d'un animal que s'ouvre vraiment la route de la soie, c'est à dire que commence le processus de diastole et de systole, d'expansion et de replis craintifs de la Chine au cours des siècles. Au II^e siècle av. J.C. l'empereur Wou envoie une mission au Ferghana: là vivent, croit-il, les chevaux célestes, issus d'un dragon et d'une jument, qui lui assureront l'immortalité et le porteront jusqu'au séjour céleste. Ses ambassadeurs reviendront avec d'autres chevaux merveilleux: les coursiers qui suent le sang. Mais ce sont surtout des animaux résistants, capables de fournir à l'armée impériale une cavalerie en mesure de rivaliser avec celle des barbares. Il faudra importer, ces chevaux donc commercer, donc exporter de la soie, l'unité monétaire de l'époque. Ainsi est inaugurée la grande voie commerciale.

Mais les chevaux célestes ouvrent seulement le cortège des animaux extraordinaires que l'on rencontre au long

des routes. Leur catalogue dépasse nos espérances par sa variété et sa fantaisie.

Là encore, il faut prendre au sérieux ce qui semble le plus fou. Derrière cette accumulation de caractères incroyables et monstrueux, il y a de secrètes correspondances. Culturelles d'abord: la description des baleines "que l'on prend pour des îles" et que rencontra réellement Néarque, amiral d'Alexandre, ressurgit au IX^e siècle à Bagdad dans les récits du marchand Soleiman, comme en Irlande dans la légende de saint Brendan. Les curiosités zoologiques dont se délectait Pline, le griffon ou les fourmis géantes, réapparaissent dans les Mille et une Nuits. Un oiseau énorme, le rokh, inspiré par le griffon des grecs peuple les contes arabes dès le VIII^e siècle, et figure dans une légende germanique du XII^e siècle. Comme toujours, des témoins de bonne foi confirment: Marco Polo commence à croire à l'existence du rokh lorsqu'il en voit une prétendue plume à la cour du khan Koubilaï, ibn Batouta au début du XIV^e siècle, entrevoit la silhouette du monstre sur la mer. La connaissance qu'avait les arabes de la culture antique les contacts qui eurent lieu au moment des croisades peuvent expliquer le déplacement de telle figure au cours des siècles ou telle curieuse similitude entre les Mille et Une Nuits et les Nibelungen. Parfois l'explication est plus prosaïque: une mauvaise interprétation de la morphologie du rhinocéros engendre la licorne, un mauvaise traduction d'hippopotame (cheval du fleuve) fait naître des chevaux marins, une simple

exagération d'un fait vrai et l'on bascule dans la fantasmagorie. Sans compter que les auteurs se lisent les uns les autres, quand ils n'affabulent pas sciemment, ainsi le faussaire Jean de Mandeville dont le "Livre des Merveilles" eut un succès qui dépassa celui de Marco Polo. A moins qu'au delà de la puissance du livre ou des mécanismes de la rumeur, il ne faille chercher un symbolisme inconscient qui relève de la psychanalyse.

Routes des dieux

Toute une mythologie pleine de songes d'empereurs et d'animaux porteurs de messages divins raconte comment voyage la foi. Mais la réalité, le réseau invisible par lequel les religions parcourent les routes de la soie est aussi fabuleuse. Juifs de Chine (pensons à la légende des dix tribus perdues, ou à la communauté juive chinoise redécouverte par les Européens), manichéens ou nestoriens d'Orient, bouddhistes originels, chrétiens de l'extrémité de la terre, musulmans dispersés... Les dieux voyagent, les hommes les cherchent.

Les pèlerins chinois vont en quête de soutras en Inde; d'Inde ou de Ceylan partent les moines qui diffuseront le Bouddhisme. La doctrine de l'Eveil est liée à un formidable mouvement de découverte et d'exploration; il illustre l'ambiguïté des rapports du pèlerin, du prédicateur et du marchand. Pourtant, l'Europe fera preuve d'une incroyable cécité, et malgré des siècles de contacts, restera

longtemps incapable de comprendre la nature de la doctrine bouddhique.

Des disciples directs de Mahomet parviennent jusqu'en Chine, et, quand le quasi contemporain de Marco Polo, Ibn Battuta, visite la communauté musulmane dispersée à travers le monde, commence un bien plus vaste et spectaculaire périple que celui du hâbleur vénitien. L'Islam est le grand facteur d'unité sur les routes de la soie, la religion nomade par excellence.

Le christianisme a également ses mythes voyageurs. La tombe de Saint Thomas en Inde le montre et une tradition veut que l'apôtre ait été prêcher jusqu'en Chine. On s'imagine que l'Arche de Noé est échouée au sommet du Mont Mossoul en Grande Arménie. En Perse, Marco Polo croit trouver une trace du passage des Rois Mages: un puits où brûle une flamme perpétuelle.

Si la diffusion du bouddhisme, du catholicisme et de l'Islam s'accompagne partout d'aventures épiques ou d'épisodes étranges, que dire des hérésies et religions perdues? Le Zoroastrisme, toujours vivant a marqué le centre du continent eurasiatique pendant des millénaires et resurgit sous des formes déguisées ou supposées.

Le manichéisme, religion synchrétique, naît dans la Perse sassanide du III^e siècle d'un essai de synthèse entre zoroastrisme et christianisme.. Il migre à travers l'Asie centrale bouddhiste jusqu'en Chine, il assimile des notions du bouddhisme et du taoïsme. A son apogée, il

devient religion officielle des Turcs ouïgours à la frontière de la Chine et de la Mongolie avant que d'être persécuté.

Le nestorianisme, une hérésie condamnée par le concile d'Ephèse en 431, est éliminé en Occident, mais connaît une fortune surprenante à l'Est. Les voyageurs médiévaux, allant à la rencontre des Tartares, sont très surpris de trouver une puissante église nestorienne implantée chez des peuples si sauvages que l'on doutait qu'ils fussent humains.

Hommes de voyage, hommes de légendes

Marchands, faussaires, ambassadeurs, mystiques, conquérants, ils partent sur les routes pour le plus risqué des périples. Ils reviennent, saints ou souverains, toujours autres. Chacun avec son récit, chacun jusqu'au bout de sa route imaginaire. Le voyage physique n'est qu'un indice du voyage intérieur.

Pourquoi s'est-on toujours risqué vers le plus lointain? Il y a, bien sur, la quête du pouvoir et l'on sait quelle place tiennent un Alexandre, un Gengis Khan ou un Tamerlan dans l'histoire des routes de la soie.

On part aussi pour faire fortune. Marco Polo ou Sindbad le marin ne sont que les plus connus des négociants intrépides qui se firent les principaux propagateurs de l'imaginaire.

Qui est marchand, qui est aventurier? Certains se prétendent ambassadeurs. D'autres encore obéissent à des desseins plus obscurs où se mêlent profit et politique. Certains enfin sont de francs escrocs qui pénètrent dans les cours porteurs de promesses mirobolantes faites par des empereurs du bout du monde. D'autres partent prêcher leur foi, trouver la juste doctrine ou rapporter une relique.

Tous sont devenus des hommes-mémoires même sans le vouloir. Certains nous ont laissé des récits qui reflètent le poids de leur propre culture. D'autres négligent de noter leurs aventures et n'apparaissent qu'au hasard d'une chronique. Ceux que nous connaissons ne sont pourtant qu'un très faible pourcentage des innombrables audacieux qui consacraient plusieurs années de leur vie au voyage. Souvent, nous vivons dans l'illusion très européen-centriste que les voyages lointains ont commencé avec les grandes découvertes, au XV^e siècle. Rien de plus faux: l'histoire des routes de la soie est pleine de villes cosmopolites, de colonies étrangères, de voyageurs professionnels, d'autels transportés au bout du monde, avec en arrière-plan une incroyable interfécondation des cultures et des religions, une incessante circulation des idées et des gens. Tout cela forme un gigantesque système à faire connaître le monde et à faire voyager les mythes.

Le vrai, le faux, des affabulations répétées pendant des siècles, ou des nouvelles trop surprenantes pour être comprises: voilà ce que répandent pêle-mêle les

voyageurs. C'est un paradoxe de la communication ou plutôt de son inégale circulation. D'une part des systèmes efficaces , des relais multiples et surprenants, une accumulation de connaissances pratiques. D'autre part des "pertes d'informations". Et surtout la mauvaise information qui chasse la bonne.

La saga des routes de la soie, l'épopée des Empires du mirage, méritent de nouvelles recherches. Elles se proposent de faire l'histoire des médiations le long des routes de la soie. Elles entendent y saisir le lien entre la circulation des choses et celle des images mentales, le rapport du visible et de l'invisible, de l'utile et du chimérique. Elles cherchent l'effet du fractionnement des relais: passage des objets de main en main ou des connaissances de bouche à oreille. Elle étudient le problème du temps de transmission, les conséquences de la durée des déplacements, ce qui poussait marchands, explorateurs ou pèlerins à consacrer une bonne part de leur vie à un seul voyage, ce qu'ils renaient, ce qu'ils rapportaient, qui les écoutait, comment étaient accueillies des nouvelles datant de plusieurs années et avec quels effets.

Ces travaux tentent de déterminer qui avait accès à quelles informations sur les contrées lointaines et la crédibilité comparée des sources. Ils interrogent sur les outils et moyens de diffusion des idées: ainsi, les rapports des prédicateurs et des marchands ou la circulation et l'efficacité des supports de la foi, textes ou reliques,

destinés à convaincre. Ils s'efforcent de pénétrer le secret de mentalités que n'ont façonnées ni l'imprimé ni l'audiovisuel, ce qu'un mode de circulation radicalement différent des hommes et des idées faisait des hommes et des idées... Il s'agit de comprendre comment naissent les empires du mirage.

Voilà où nous mènent nos histoires de dragons et de princesses, de caravanes et d'aventuriers, de monstres et de pays imaginaires.

C'est ainsi peut-être, par cette utopique entreprise, que se révèle la modernité des routes de la soie: par elles, nous apprenons surtout sur notre temps.