

ODON VALLET

Trois marcheurs: Bouddha, Jésus, Mahomet

Lorsque, la trentaine venue, Bouddha et Jésus entament leur campagne de sermons et leur marche vers la gloire, ils sont au sommet de leur forme. A cet âge, le préféré des marathoniens, ils ont acquis l'endurance et gardent leur vitesse, obtiennent leur meilleur rendement cardiaque, cette fameuse consommation maximale d'oxygène ou « VO2 max ». si nécessaire pour escalader les contreforts de l'Himalaya ou grimper les dures côtes de Jérusalem.

Pied de
Bouddha,
D.R.

A trente ans, Mahomet est encore un petit transporteur international, modeste convoyeur de marchandises au Proche-Orient. Son camion est un chameau qu'il dirige à pied ou qu'il monte lui-même lorsque la charge a été livrée. A raison de cinq kilomètres à l'heure et de dix à douze heures par jour, le jeune Mohammed ben Abd Allah ne compte pas sa fatigue pour tenir les horaires et finir les étapes sous le vent de sable ou le soleil de plomb.

Son itinéraire habituel va d'Arabie en Mésopotamie, via la Palestine et la Syrie. Il emprunte probablement la Route du Roi qui serpente sur le plateau jordanien et passe par l'extraordinaire nécropole nabatéenne de Pétra. Cette voie, déjà mentionnée par la Bible (Nombres 21,22) et parcourue par les Hébreux de l'Exode, domine la mer Morte : du mont Nebo où Moïse aurait contemplé le pays de Canaan avant de mourir, Mahomet peut voir les collines de Judée et la ville de Jéricho, deviner Jérusalem et tous les lieux saints du prophète Jésus ben Joseph.

Le petit caravanier reste sur la route de corniche et se garde bien de descendre en ces lieux infernaux écrasés de chaleur et de torpeur qui forment la dépression de la mer Morte, ce « pays renversé », point le plus bas de la planète et lieu de toutes les bassesses avec la mythique Sodome, ses effluves de bitume et ses relents de péché. Mahomet commerce sur la rive orientale du Jourdain comme Jésus prêchait sur la rive occidentale : leurs routes sont parallèles mais ne se croisent pas. Les routes du Bouddha historique sont carrément étrangères à celles des deux prophètes du Croissant fertile. Depuis la fin de la civilisation de l'Indus, vers le milieu du II^e millénaire avant J.-C., il n'y a plus beaucoup de relations entre le Proche-Orient et l'Inde. Le développement économique de celle-ci se fait désormais dans la vallée du Gange qui n'a guère de contacts avec le monde sémitique et a été colonisée par des tribus de langue indo-européenne. Jésus et Mahomet pourraient presque converser en chemin tant l'araméen du premier et l'arabe du second sont des langues voisines. Mais le Bouddha ne pourrait avoir le moindre débat avec ses deux confrères d'outre-Indus, tant leurs mots et leurs concepts lui sont étrangers. Et pour la diffusion d'un message, les barrières des langues ou des concepts s'avèrent plus redoutables que les fleuves à franchir ou les montagnes à traverser.

Les pieds du Bouddha

Le jeune « prince » Siddhârtha Gautama, fils du « roi » (ou du chef de clan) des Shâkya, tente une première sortie hors de son « palais » du Népal, assis sur un chariot conduit par son fidèle cocher. Puis il se ravise, rentre à la maison et son départ final se fera à cheval, une noble monture si on la compare à l'ânon de Jésus aux Rameaux ou aux chameaux des messageries Mahomet.

Après quelques kilomètres, le futur Éveillé (Bouddha) renvoie son fidèle équidé à l'écurie et décide de n'avoir pour Véhicule ou « moyen de progression » (Yâna) que l'humble service de ses pieds, un bien « Petit Véhicule » (Hînayâna) mû par le seul effort et les seuls mérites de son propriétaire. L'effort est dur et les mérites sont grands sous la chaleur du jour et dans les dangers de la nuit sur ces sentiers caillouteux qui, jusqu'à ces dernières années, étaient les seules voies de communication entre le Népal et l'Inde du Nord : avant 1956, les riches familles de Katmandou faisaient encore venir leurs Hispano-Suiza ou leurs De Dion-Bouton à dos de civière et en pièces détachées.

Cette « mise à pied » du jeune prince est le licenciement d'un futur roi. Car n'accédera jamais au trône celui qui ne monte plus à cheval, ne conduit pas son char de guerre ni son armée d'éléphants, n'a ni cornac ni écuyer. Il rompt avec sa caste de guerriers (kshatriya) pour rejoindre la valetaille et la piétaille, ces basses castes à ras du sol.

Les pieds du Bouddha sont un Véhicule humble et pacifique, semblable à l'ânon de Jésus, ce « roi juste et victorieux », qui « supprimera de Jérusalem le char de combat et brisera l'arc de guerre » (Zacharie 9,9). Les pieds du Bouddha sont adorables et adorés sur les statues, aujourd'hui vénérés par des armées de pèlerins, pédicurés par des foules d'artistes. Ses ongles sont vernissés de rouge et ses voûtes plantaires peu marquées (Bouddha a les pieds plats) mais elles sont finement décorées des scènes de ses vies antérieures. Et les fidèles se prosternent devant les pieds du Bouddha avec l'humilité de Jésus lavant les pieds de ses disciples.

Les pieds du jeune prince vagabond vont le soutenir vaillamment pendant un demi-siècle de longues marches. Son éducation sportive et sa préparation militaire ont aiguisé une force physique (les Écritures saluent ses performances) qui devra beaucoup s'employer. Il va donc arpenter la basse vallée du Gange et de ses affluents comme Jésus celle du Jourdain : les

PIERRE SANSOT

Chantons les bas-côtés

L'amour des chemins se reconnaît à l'affection que nous portons aux bas-côtés. Source de méfiance, d'irritation pour les uns (ils ont mal entretenus. Ils entretiennent du vague entre le chemin et les champs), ils constituent pour les autres un élément de sécurité : une rigole où l'on peut se planquer en cas de chasse à l'homme, un refuge où dormir et attendre que les forces reviennent, une déclivité à l'encontre de la platitude.

A la tombée de la nuit, après une rude randonnée, je n'avais pas assez de ressources physiques pour chercher une cabane. Je rangeais mon vélo sur le bas flanc et je m'endormais. La circulation était rare et je ne risquais pas d'être dérangé par d'autres randonneurs.

A Périgueux, à Narbonne, à Nice et même au nord de Marseille, mes pas m'ont porté vers de véritables chemins creux, des sortes de routes buissonnières destinées aux seuls promeneurs et aux cyclistes, bordées par de hauts murs derrière lesquels on pressentait des institutions religieuses, des maisons de famille nombreuse, des archipels du silence. A Marseille-Nord j'ai relevé des douilles et il semblerait qu'à l'automne on y chasse. Un vieux pressoir, un lavoir conservés me rendent tristes : objets rescapés de notre modernité. Ces chemins-là si ignorants de ce qui se passe à côté de l'urbain – et même les enfants rencontrés vous saluent poliment comme à la campagne – mènent une vie tranquille et m'apaisent. Néanmoins il suffirait de si peu – que le vieux mur soit détruit au profit d'une clôture prétentieuse – pour réduire ces actes d'insubordination.

deux hommes prêchent dans un rayon d'une centaine de kilomètres et les points extrêmes de leur prédication sont séparés par une petite semaine de marche, sans être jamais bien éloignés de Jérusalem ou de Bénarès. Leurs religions universelles sont nées sur des territoires grands comme un département français.

La prédication de Mahomet se tiendra dans des limites à peu près équivalentes. A l'âge de quarante ans, le caravanier abandonne ses lointaines expéditions commerciales pour se consacrer à un enseignement dispensé au sud de l'Arabie. Le lieu de son « émigration » (Hégire) est Médine, ville située à trois cents kilomètres de La Mecque d'où le prophète doit s'enfuir. Cette pérégrination, effectuée à pied ou à dos de chamelle, se révélera fort longue et périlleuse, inaugurant au sortir des épreuves une nouvelle ère pour les croyants, un peu comme la Longue Marche des partisans de Mao.

Le chemin de la Croix, mais je pense à des chemins moins dramatiques – ceux qu’empruntaient un meunier ou tel personnage de La Fontaine ou encore Jean-Jacques ou les facteurs du Lot-et-Garonne. S’ils avaient cessé d’accomplir leur tournée, nos fermes se seraient effondrées – surtout durant l’hiver – dans une solitude insupportable. Chaque jour cet homme exerçait la noble mission de relier nos maisons et de restituer à notre canton son unité. Nous lui offrions à boire, il terminait en titubant son parcours : une agonie autrement joyeuse que celle du Christ. Ses pas épousaient en quelque sorte les mouvements du soleil. Ils devenaient plus lents à mesure que l’astre se hissait plus haut dans le ciel.

L’école exerçait à sa manière le même ministère : chaque matin, les gamins s’y rendaient à travers leurs propres cheminements. Un observateur attentif se serait émerveillé de voir et d’imaginer tous ces pèlerines, ces cartables qui convergeaient vers le lieu consacré au savoir, puis, à la fin de l’après-midi, les enfants déployaient, en tous sens, leur enveloppe à travers prés et rivières. En conséquence cette école à laquelle on a pu reprocher son immobilisme aimantait, guidait des dizaines de cortèges enfantins. Le Dieu immobile Aristote ne nous agit pas autrement dans son impossibilité.

Nous envions le sort des cantonniers. Un métier idéal. On les supposait amoureux des ombres, des pauses si rares dans le travail des champs. Je ne les jalousais pas. Ils me semblaient en accord avec la paix de nos terres : ils ajoutaient de la bonhomie à nos chemins. Quel non-sens constituerait leur présence dans le vacarme des autoroutes ?

Pierre Sansot est professeur d’anthropologie à l’université Paul-Valéry de Montpellier. Il a notamment publié *Poétique de la ville* (Klincksieck), *Les Cens de peu* (PUF), *Jardins publics* (Payot), *Les vieux, ça ne devrait jamais devenir vieux* (Payot), *Les pierres songent à nous* (Fata Morgana), *Variations paysagères* (Klincksieck).

Mais voici l’immigré de Médine, petit beur sans un sou, obligé de voler pour vivre. L’ancien caravanier se convertit en pilleur de caravanes et, tel le douanier devenu contrebandier, il connaît toutes les ficelles du métier. La razzia devient djihad, le vol à la roulotte, guerre sainte. Dans le désert, de telles pratiques sont courantes et servent de péage autoroutier au profit des autochtones, de prélèvement obligatoire au bénéfice des indigènes. Au lieu-dit le Puits-de-Badr, ce carrefour de la grand-route de Syrie et de l’embranchement pour Médine, Mahomet remporte la première victoire de l’islam (mars 624) en rackettant une caravane de mille chameaux. La méthode est un peu « cavalière » et amène d’ailleurs les amis du Prophète à délaisser le chameau au profit du cheval, plus docile et plus rapide pour mener les poursuites.

Les sandales de Jésus

Il y a sans doute des moyens moins belliqueux pour gagner sa vie sur les chemins. Jésus en avait trouvé un sur la route de Capharnaüm quand il avait recruté Lévi-Matthieu, employé au bureau d'octroi (Matthieu 9,9) : ce publicain entraîna à sa suite de nombreux collègues, humbles pêcheurs et généreux donateurs avant de dédier un bel évangile à ce maître dont Jean Baptiste n'était pas digne d'ôter les sandales (Matthieu 3,11).

Quant au Bouddha, il faisait la quête sur la route de la petite ville d'Uruvilvâ. Et voilà que passent les frères Bhallika et Trapusha, codirecteurs d'une entreprise de transports avec cinq cents charrettes. Les riches marchands font royalement don d'un peu de miel et de grains grillés, des « cadeaux empoisonnés » qui vont occasionner quelques douleurs d'entrailles au Sage indien. Auparavant, celui-ci avait offert aux puissants transporteurs quelques cheveux et rognures d'ongle en guise de reliques.

Mais le Bouddha ne peut mener que huit mois par an cette vie de prédicateur itinérant. Durant la saison des pluies, entre juin et septembre, il doit chercher un abri. Un jour, nous dit la légende, il se met au sec sous les capuchons déployés d'un cobra à sept têtes. Le reste du temps, il lui faut trouver un toit pour lui et ses disciples. Le Bouddha fait donc construire sur des terrains offerts par de généreux donateurs : le roi Bimbisâra lui offre le parc de Bambous et la prostituée Amrapâlî (dont la nuit valait cinquante écus) le jardin des Mangués. Le climat de mousson amène les premiers bouddhistes à faire une retraite annuelle (ce sera leur carême), puis à employer cette pause météorologique à pratiquer la méditation et à trouver un refuge, notion essentielle de la nouvelle religion qui se définit comme un Triple Refuge (ou Joyau), celui du Bouddha, du Sangha (communauté des moines) et du Dharma (enseignement du maître).

Jésus doit aussi tenir compte du climat et interrompt probablement ses marches durant l'hiver, saison où on le voit aller et venir au temple de Jérusalem, sous le portique de Salomon (Jean 10,23). Le reste de l'année, il arpente les collines de Galilée, de Judée et de Samarie, marche sur les sentiers et sur les eaux, à l'écart des grandes voies romaines, se retire au désert, évite les villes qu'il n'aime pas car les pharisiens y prient hypocritement aux carrefours (Matthieu 6,5). On n'entendra donc pas la voix de Jésus sur les places urbaines (Matthieu 12,19). Les premiers chrétiens feront exactement l'inverse en convertissant les villes de Syrie, de Turquie ou d'Égypte et en abandonnant les campagnes aux paysans, ces « païens ».

Les bateaux de saint Paul

Mais désormais, les routes maritimes seront préférées aux voies terrestres, fort pentues et mal commodes en raison du profil tourmenté des côtes méditerranéennes. C'est donc par bateau que saint Paul voyage, fondant ou organisant les Églises d'Antioche, de Corinthe, d'Athènes ou d'Éphèse. Les tempêtes de l'hiver contraignent le missionnaire à l'hivernage mais les premiers beaux jours sont l'occasion de nouvelles escales puis d'incursions dans les terres où il profite des voies romaines de l'intérieur, beaucoup moins sinueuses que les routes de corniche. Paul de Tarse, citoyen romain de langue grecque, d'ascendance turque, de tradition juive et de confession chrétienne devient ambassadeur itinérant et reprend le titre d'envoyé ou d'« apôtre » (apostolos) autrefois dévolu à l'amiral de la flotte d'Athènes. Et l'amiral Paul envoie ses ordres aux Églises sous forme de missives : l'apôtre dicte ses épîtres.

Les premiers siècles du christianisme verront aussi de nombreux prédicateurs parcourir les routes du Proche-Orient, d'Afrique du Nord ou d'Europe. Mais les déserts, les forêts et les populations hostiles ne leur permettront guère de s'enfoncer dans les continents à la seule et importante exception de l'Asie centrale où l'Église nestorienne (monophysite), qui comptera deux cents diocèses, parviendra jusqu'en Inde et en Chine avant de connaître à partir du XIII^e siècle un déclin aussi mal élucidé que sa fulgurante avancée.

Désormais, les avancées du christianisme seront liées aux évolutions de la navigation à voile puis à vapeur. La totalité de l'Amérique, une grande partie de l'Afrique et de l'Asie verront les missionnaires débarquer des caravelles, des goélettes, des steamers, voire des canonnières. La moitié des chrétiens du monde aujourd'hui vivent sur le continent américain et ils ont donc été évangélisés grâce aux « transatlantiques ». Au total, les trois quarts des populations christianisées depuis deux mille ans l'ont été par la voie maritime. Pour beaucoup d'indigènes, le christianisme est apparu comme la « religion du cargo ».

La diffusion du bouddhisme semble avoir été plus également répartie entre voies terrestres et maritimes : la moitié des bouddhistes du monde, notamment la plupart de ceux de Chine et du Japon, ont connu l'enseignement du Bouddha grâce aux voyages des marchands et des missionnaires le long de la route ou, plutôt, des routes de la soie. Grâce à ces voies de contournement de l'Himalaya par le nord, la nouvelle religion va passer de

l'Inde à la Chine en faisant un immense détour par la vallée de l'Indus, la passe du Karakoram, la lisière du Sinkiang et les confins de la Mongolie. Deux mille kilomètres de steppes ou de déserts et deux cents jours de marche ou de chevauchée à dos de yak séparent Bénarès de Pékin.

Malgré une brève traversée de la mer de Chine pour atteindre le Japon, la voie nordique du bouddhisme, celle du Grand Véhicule (Mahâyâna), est donc essentiellement terrestre, entrecoupée de bivouacs où l'on traduit les Écritures sacrées, de grottes où l'on abrite des statues du Bouddha, de monastères où chacun médite à loisir. La route est faite de patientes avancées de la nouvelle religion, d'acclimatations progressives à la culture chinoise, d'assimilation subtile des religions locales. La route est lente et longue puisque le bouddhisme n'atteindra le Japon qu'au VI^e siècle après J.-C. mille ans après la mort de son maître.

La voie du sud, celle du Petit Véhicule (Hînayâna) est maritime et touchera surtout les pays les plus proches de l'Inde : Ceylan, Birmanie, Thaïlande, Laos, Cambodge et, très temporairement, Indonésie. La nécessité de ne pas trop s'éloigner des côtes fera d'abord de cette voie un véhicule de proximité plus qu'un outil d'exploration. La maîtrise des vents de mousson et les progrès de la navigation accomplis durant le I^{er} millénaire après J.-C. permettent d'augmenter la distance des voyages mais pas leur rapidité : il faut attendre l'inversion des vents pour lever l'ancre et, dans les mers du Sud-Est asiatique, un parcours aller et retour peut prendre un an et demi. Le bouddhisme n'a pas eu la chance du christianisme, voire de l'islam, qui, avec la Méditerranée, ont disposé d'une mer intérieure et de vents porteurs d'usage relativement faciles.

Sur les routes et sur les mers, les missionnaires du Bouddha doivent enfin affronter la concurrence de ceux de Mahomet. Les marchands musulmans font bon usage de leurs boutres pour porter la parole du Prophète d'Arabie en Inde puis en Indonésie. Au XIV^e siècle, ce dernier pays est gagné à l'islam à l'exception de Bali, île restée fidèle à l'hindouisme. Il aura donc fallu huit siècles de progression à cet islam marin et marchand pour atteindre ses limites actuelles.

Les chevaux d'Allah

Par la voie terrestre, les choses sont plus rondement et rudement menées. Dès l'an 742, dix ans après la bataille de Poitiers, les cavaliers musulmans

sont en Chine du Nord et fondent la mosquée de Xian. Qu'ils parviennent en Espagne par les antiques voies romaines d'Afrique du Nord ou en Inde par la route d'Alexandre, les armées musulmanes connaissent une avancée fulgurante grâce à leur petit cheval arabe, outil de la guerre éclair et des chevauchées continentales. Né au pas lent des chameaux, l'islam a grandi au galop des cavaliers.

Ultérieurement, les pèlerinages des disciples de Jésus, du Bouddha ou de Mahomet seront profondément influencés par l'état des chemins et le progrès des transports. La route de Saint-Jacques-de-Compostelle sera rythmée, toutes les six à huit heures de marche, par des hospices dont nos gîtes d'étape actuels sont la version laïque. Quant aux sanctuaires bouddhistes des montagnes de Chine, ils seront accessibles par des voies pédestres, véritables sentiers de grande randonnée.

La voie ferrée facilitera grandement l'accès aux différents sanctuaires et Lourdes vivra au rythme de sa gare et des trains de pèlerins avant que l'aéroport de la ville mariale ne devienne le troisième de France. De même, l'avion a décuplé le nombre des pèlerins de La Mecque et permis aux musulmans des pays les plus lointains, comme l'Indonésie, d'arriver rapidement à pied d'œuvre dans les Lieux saints, pour une dure semaine de marches enthousiastes.

Il reste aujourd'hui aux pèlerins, croyants et disciples de Jésus, Mahomet ou Bouddha, une ultime voie de communication, celle des ondes où rivalisent télévangélistes, imams et gourous. Les réseaux de radios chrétiennes remplacent les tournées de prédicateurs comme les chapelets au micro les processions de pénitents. Les nouvelles paraboles, tout aussi « orientées » que les anciennes, captent un large choix d'émissions et de sermons venus du monde entier pour aider ou suppléer l'imam de banlieue ou le curé de paroisse. Telle est la victoire planétaire de l'Église cathodique.

Odon Vallet a récemment publié *Jésus et Bouddha : destins croisés du christianisme et du bouddhisme* (Albin Michel).