

FRANÇOIS DAGOGNET

# Route, anti-route et méta-route

Pourquoi la route mérite-t-elle d'être tenue pour un « objet philosophique » ? Il est possible de la regarder en géographe, en historien, en ingénieur des travaux publics : dans ce cas, la route vient de ce que la terre a été battue, écrasée ou surtout recouverte, afin de faciliter la circulation et empêcher la stagnation de l'eau.

Mais le philosophe la voit autrement.

*Pavage de la  
Via Appia,  
gravure  
italienne du  
XVII<sup>e</sup> siècle.  
© Jean Loup  
Charmet.*

Il note d'abord que l'animal ne connaît pas la route, seulement la piste, le trajet et le seul déplacement. Il ignore ce qui est réversible ; or la route rend possible aussi bien l'aller que le retour. Elle fonctionne dans les deux sens.

Sur la route, nous partons, mais nous pouvons aussi retrouver le lieu que nous avons quitté : nous revenons, tel Ulysse. Cette double possibilité met déjà de la passion sur ce ruban où nous circulons. Comme la route est semée de nombreux indicateurs, nous saurons retrouver notre point de départ.

Objet philosophique, parce que la route ouvre sur les deux directions et rend possibles aussi bien l'évasion que son annulation (je vous quitte mais je vous retrouve, par l'usage du même moyen).

Mais elle est philosophique encore, pour une autre raison. Dans un village ou un bourg, qui privilégient tant l'« enclosure » (tout y est fermé, renfermé : les habitations, les champs aussi, ceints de haies ou de barrières), la route relève d'un bien public qui appartient à tous. Territoire de la collectivité, elle forme une configuration originale, différente de celles qui s'imposent à l'intérieur de l'agglomération (le carré, la coupole, le rempart circulaire).

Autre justification de son statut philosophique – sensible dans sa seule « morphologie » –, elle se donne sans commencement ni fin, car elle ne cesse de se ramifier avec d'autres ; nous ne pouvons pas lui assigner de limites, sinon par convention.

Jadis, la sphère ou la seule circonférence l'ont emporté, parce que, justement, « images de l'éternité », ou de l'indéfini : moins à cause d'un enfermement protecteur, que par l'absence « d'un commencement et d'une fin ».

La route – elle aussi « sans commencement ni fin » – saura justement détrôner le circulaire : elle nous sauvera de la « claustration » et de son immobilisme. Elle ne nous emprisonne plus.

C'est sans doute la raison pour laquelle la religion a célébré, à sa manière, la route, nous délivrant d'un Temple ou d'une Cité trop concentrationnaires (même l'agora n'échappe pas à la rotondité ni au rassemblement le plus compact).

Péguy ne s'y trompe pas : « Les grandes routes nationales sont d'immenses rubans, des colliers déroulés, des chapelets dénoués. Les bornes kilométriques sont les grosses perles, les bornes hectométriques sont les petites perles. Les bornes kilométriques sont les gros grains de chapelet, les bornes hectométriques sont les petits grains. Et ça fait des dizaines et des dizaines, un immense rosaire<sup>1</sup>. »

1. *Note  
conjointe sur  
M. Descartes,  
N.R.F., 13<sup>e</sup>  
édition,  
p. 306*

L'Église a donc valorisé la route, non seulement le pèlerinage ou le « chemin de Croix », mais en elle-même, pour elle-même, elle s'est voulue « Itinéraire ». *Homo viator*. Comme le notait Claudel, l'Église n'est qu'un chemin, de la porte jusqu'à l'autel ; en même temps, elle visait – en plus de l'horizontal ainsi libéré – la verticalité, l'élévation, l'envol (avec le gothique), comme si elle branchait une seconde direction sur la première, pour nous sauver davantage et mettre un peu de temps dans l'éternité.

La sphère – bien que modèle architectural incomparable – ne peut pas ne pas nous isoler, nous étreindre et même nous contraindre.

Nul ne peut nier que la route implique la sortie, la liberté, l'ouverture.

Aussi J.-J. Rousseau, qui redoute par-dessus tout l'endoctrinement (Émile se gardera de l'École) ou la tyrannie (*le Contrat social* lutte contre les souverainetés indues et illégitimes), a-t-il loué la route : il n'a cessé lui-même de cheminer par monts et par vaux, pour échapper aux limitations.

Il déplorait que le penseur se déplace dans un véhicule fermé qui lui cachait le chemin, comme s'il transportait sa prison avec lui, le long de ses pseudo-déambulations. Il demeure « enchâssé ». Jean-Jacques souhaite ouvertement le contact direct avec le sol ; lui-même erre sur les routes, contourne les villages, là où se sont entassés les habitants qui, d'ailleurs, surveillent leurs propriétés fermées.

« Voyager à pied, c'est voyager comme Thalès, Platon ou Pythagore. J'ai peine à comprendre comment un philosophe peut se résoudre à voyager autrement et s'arracher à l'examen des richesses qu'il foule aux pieds et que la terre prodigue à sa vue [...] Vos philosophes de ruelles étudient l'histoire naturelle dans des cabinets, ils ont des colifichets, ils savent des noms et n'ont aucune idée de la nature » (*Émile*, livre V).

Précédemment : « Je ne conçois qu'une manière de voyager plus agréable que d'aller à cheval, c'est d'aller à pied. »

Philosophique encore, la route se lie aux pentes, s'accorde avec le relief. Elle est, au besoin, sinueuse et, du même coup, nous révèle un milieu toujours varié. Elle est un opérateur de multiplicité, grâce à ses méandres obliques.

Une route qui serait toujours rectilinéaire ne pourrait que décevoir (de même qu'une systématiquement zigzagante) : en effet, au lieu de trouver le paysage et, par là, de le blesser, elle doit s'allier à lui, afin de le mieux « montrer ». Elle est donc la « condition de possibilité » de son appréhension.

Mais la route semble surtout le premier médiateur naturel ou, du moins, matériel par où passent tous les échanges (autant les hommes que les mar-

chandises). Ce médium bénéficie de propriétés particulières en ce sens que, par lui seul, même lorsque rien ne transite sur lui, il est déjà une « communication » (une voie). Il relie les villages et les villes.

A été tracé sur le sol le ruban que tous emprunteront, et, même s'ils ne s'en servent pas, les hommes n'en ont pas moins aménagé ce qui unit, ce qui s'oppose à l'éloignement. Cette liaison ne s'efface pas avec l'usage.

Les paroles s'envolent, les écrits s'égarerent, les moyens communicationnels ne subsistent que rarement après leur utilisation – mais la route, fût-elle abandonnée, demeure (les anciennes voies qui ne sont plus pratiquées se devinent; elles laissent des vestiges. La terre a été tellement tassée, quand elle n'a pas été « empierrée », que les herbes y végètent). Elle appelle de possibles rencontres.

Et même si nous sommes assurés de sa quasi-disparition, elle continue à évoquer les passages, à matérialiser « les entrées et les sorties » et à certifier les anciens flux populationnels.

Que de singularités philosophiques pour la route : territoire de la collectivité, à double sens <sup>2</sup>, rayonnante, indéfinie, opposée aux figures traditionnelles de l'englobement, révélatrice du paysage, médiateur qui communique par lui-même et survit toujours à l'usage !

Un philosophe prétendait que la métaphysique avait été marquée, à son insu, par le modèle de l'arbre, mais la route (l'itinéraire, le cheminement, le déplacement) ne l'emporte-t-elle pas ? La route est, en effet, dans les lieux ce qui dépasse « le lieu » puisqu'elle en relie plusieurs. Elle est le type même de « la relation », ainsi que du mouvement ou du passage. L'enracinement nous semble métaphoriquement moins prometteur, moins chargé de sens, à la limite, nocif : il signifie l'induration, l'immobilisme. Certes, l'arbre implique et fête les bifurcations, les branchements mais la route, plus et mieux encore, les incorpore à son tracé. La route assemble les opposés – à la différence de l'arbre monodéel – en ce sens qu'elle est à la fois la solidité terrestre (vous pouvez poser vos pieds ici, sans crainte : le sol a été préparé à les recevoir) et le mouvement, l'ailleurs (le non-stationnement) – une sorte de matérialité qui pousse à la mouvance.

### **Mais le vrai problème que soulève la route est de savoir si l'« autoroute » n'en modifie pas l'essence**

Deux discours sont ici possibles. Selon le premier, l'autoroute ne relève pas du même groupe : elle brise le paysage, perce la colline, ignore ce qui lui

2. « Les villages ne sont pas les mêmes quand on y entre par un bout ou par l'autre » (Charles Péguy).

résiste. L'homme prométhéen impose ses commodités.

La vitesse qu'elle autorise (et donc les morts) efface l'environnement ; uniquement octroyée aux voitures (le piéton n'y accède pas), elle néglige ou nie ce qu'elle traverse, après l'avoir passablement détruit. Avec ses bolides, l'homme ne songe qu'à courir le plus vite possible d'une ville à l'autre ; ce n'est plus l'échange ou la nouveauté qu'il récolte au passage, il ne recherche que la quasi-instantanéité (le moins de temps possible entre les deux métropoles !).

Pour nous, qui avons souhaité dégager la spécificité phénoménologique de la route, il nous faut noter que plusieurs aspects importants et définitionnels de celle-ci sont escamotés.

a) D'une part, ce large tracé n'appartient plus à la communauté : il faut le plus souvent payer pour y accéder et y circuler (le péage).

b) Remarque proche : nous entrons, avec l'autoroute, dans un ensemble fermé. Nous n'en sortirons pas selon notre volonté ; nous ne pouvons pas davantage rebrousser chemin. Ce n'est ni un cercle, ni un labyrinthe mais c'est un conduit, un couloir (monodirectionnel).

c) Par voie de conséquence, l'aller et le retour ne s'opèrent plus ensemble ; ils sont disjoints (deux voies généralement parallèles).

d) Alors que la route conduit au cœur de la ville – la fin n'est pas séparée du moyen –, l'autoroute s'arrête souvent loin des portes de la Cité. Cette coupure l'isole : elle n'est plus articulée à ce qu'elle sert.

Un second discours l'interprète autrement. Cette large artère, le plus souvent rectiligne, relève non plus du rural, de l'agreste, mais du vertigineux, du radical, de l'immense.

Elle surplombe les vallées, côtoie les lacs, escalade les collines. F. Léger l'exprimait à sa manière : « Un paysage traversé et rompu par une auto ou un rapide perd en valeur descriptive, mais gagne en valeur synthétique. La portière des wagons ou la place de l'auto, jointes à la vitesse acquise, vont changer l'aspect habituel des choses. L'homme moderne enregistre cent fois plus d'impressions que l'artiste du dix-huitième siècle... la condensation du tableau moderne, sa variété, sa rupture de formes est la résultante de tout cela. L'évolution des moyens de locomotion et leur rapidité sont pour quelque chose dans le visuel nouveau <sup>3</sup>. »

N'alignons pas le « sublime » sur le beau ! Si la route d'hier frappe par sa diversité, ses courbes et un environnement dans lequel elle se coule, l'autoroute impose un autre style, celui de la vitesse comme celui de la violence.

La première relie préférentiellement des villes moyennes : on remarquera

3. *Fonctions de la peinture*, Denoël, 1965, pp. 20-21.

qu'elles s'échelonnent tous les 30/40 kilomètres (jadis, les chevaux devaient se reposer après une telle distance. Se sont créés là les premiers rassemblements, tant il est vrai que la route, apportant la nouveauté, joue un rôle moteur) – tandis que l'autoroute vise surtout à rapprocher les métropoles. Il s'agit d'un changement d'échelle. Notre accoutumance au premier mode de transport et de déplacement motorisé (la route) ne doit pas empêcher notre adaptation au second (l'autoroute).

Mentionnons même que ce dernier nous révèle un autre type de paysage, plus synoptique et aussi plus changeant (du fait de la vitesse). Nous avons l'impression, *mutatis mutandis* en passant de l'une à l'autre, de substituer le cinéma à la photographie.

L'opposition entre la route d'hier, celle qui dessert les bourgs, et l'autoroute actuelle, est excessivement accentuée, à seule fin de valoriser la première et de discréditer la seconde.

L'histoire évolutive aide à chasser cette dichotomie. Elle montre que les sociétés n'ont pas cessé de glisser peu à peu de l'une à l'autre.

Ainsi, entre les deux, s'intercale la route nationale (celle qu'on nomme la grand-route) : il lui arrive de reprendre le tracé romain, lui-même favorable à l'impérialisme militaire des légions. Il exclut alors les déviations ou les sinuosités. Il sert à imposer la souveraineté politique, sinon même la rapidité des interventions (de même, pour les villes, les boulevards du préfet Haussmann).

Finalement – l'autoroute est-elle une non-route (première interprétation) ou une méta-route (seconde hypothèse)? Ne s'est-elle pas trop écartée de l'essence de la route que nous tenons pour un « objet philosophique », en raison même de son substrat?

Nous penchons finalement en faveur de la seconde conception, et pour deux raisons au moins.

1) Il faut du temps à la Psyché collective pour s'accommoder de ce qui, au début, est désigné comme barbare, mécanique ou disproportionné.

Hier, la voie romaine aussi a dû révolter, parce qu'elle créait de toutes pièces – indifférente au réseau des chemins ruraux – des sortes d'avenues empierrées, rectilignes, sans « bombement » – constructions qui seront mieux acceptées par la suite, lorsque s'agrégeront à elles des lieux de repos et même d'hospitalité.

2) Si l'autoroute, comparée à la route et à l'essence de celle-ci qu'elle manifeste, souffre d'incomplétude, par d'autres côtés, elle accomplit, mieux qu'elle, son « être même ».

Charles Péguy tenait pour fondamentales les informations qui jalonnent le trajet (les bornes, les écriteaux, les poteaux indicateurs, à la limite les fils télégraphiques et les rangées d'arbres, « les plaques bleues que l'on trouve à l'entrée et à la sortie des hameaux et même des agglomérations urbaines »).

« Une route est un certain appareil où il faut, pour la beauté, pour l'ordre, pour l'appareil, qu'il y ait des poteaux indicateurs et des bornes kilométriques. Que ça en fait partie. Intégrale. Intégrante. Que c'est dans l'être même de la route. Qu'une route qui n'aurait pas de poteaux indicateurs ni de bornes kilométriques ne serait pas articulée. Qu'elle ne serait pas cadrée. Enfin, qu'elle ne serait pas une route... Un poteau indicateur et une borne kilométrique, c'est l'articulation même d'une route, c'en est l'organisation intérieure et même c'en est l'essence <sup>4</sup>. »

Si on accepte cette définition, l'autoroute alors triomphe du fait des dispositifs électroniques dont elle est pourvue et des renseignements qu'elle prodigue tout au long d'elle-même. Elle ne se borne pas à la fonction de « chaussée-moyen », elle nous informe du paysage que nous traversons, des monuments qu'on peut apercevoir ; elle ne cesse de nous « situer » par rapport aux principaux centres que nous pouvons rejoindre. Nul, aussi bien qu'elle, ne réussit l'arithmétique des distances ou la géométrie de l'arpentage.

Ultime raison qui justifie notre option – conclusion en faveur de l'autoroute : une route se définit surtout comme la création même de l'homme, qui lutte à la fois contre l'espace et contre le temps. Avec elle, il s'oppose à la dispersion, aux séparations, dans la mesure où il rapproche les lieux et les hommes.

Mieux ce dispositif assure cette fonction médiatrice et relationnelle, plus il mérite la considération. Aussi, malgré quelques réticences psychologiques que suscite sa modernité, l'autoroute doit-elle être vue comme une méta-route.

**Mais si l'Autoroute doit ou peut valoir comme l'Archétype de la route, est-ce que le « chemin de fer » – la voie ferrée – ne tiendra pas le rôle de l'« Anti-route » ?**

Pourquoi une « Anti-route » ? Un philosophe (Proudhon) l'a considérée comme telle. D'une part, la construction des lignes ferrées a jeté sur la France un réseau de style jacobin qui l'asphyxie : tous les rayons partiraient du centre, ce qui accentue du même coup le poids de l'autorité gouverne-

4. *Op. cit.*,  
p. 311.

mentale et d'une administration toute-puissante. D'autre part, le chemin de fer devait surtout avantager les centres qu'il relie : le reste n'est pas bien desservi, seulement traversé. (Les arrêts, les horaires en servent quelques-uns au détriment des autres.)

Hier, les sociétés ont connu l'antagonisme entre les villes et les campagnes – un conflit même que les politiques ont souhaité éteindre, sans vraiment y réussir. Aujourd'hui, alors que cette première opposition a cessé (puisque les villages et les bourgs disparaissent et que triomphe l'agro-industrie), un autre clivage se lève, que le chemin de fer provoque : d'un côté, ceux qui peuvent correspondre entre eux, de l'autre, ceux qui doivent végéter dans le repliement.

Paradoxe, alors que la route, par elle-même, appelle à la confluence, aux rapprochements, aux possibles échanges, le chemin de fer – commandé par la productivité et l'économique – ne connaît que les grands ensembles et délaisse les bourgades. Le nombre va au nombre, comme l'eau à la mer. Chemin à contre-courant pour le philosophe, il est un facteur de dénivellation, il intensifie les uns mais anémie les autres.

Il nous offre donc une essence de la route mutilée : s'il a conservé d'elle les éléments matériels de liaison (les lignes de fer, au lieu des blocs de pierre ou des plaques de bitume), la possibilité de circuler, il nous a enlevé la liberté (le voyageur ne peut pas s'arrêter, ici ou là ; il doit se plier aux horaires et aux éventuels changements), mais aussi, souvent, pour éviter les éboulements, on a entouré le chemin de fer de constructions (d'immenses murs de soutènement) qui cachent le paysage. Le voyageur se déplace alors dans des sortes de tunnels ou de corridors. Lorsqu'on ne conserve de la route que la facilité de déplacement, est-ce qu'on ne perd pas l'essentiel ?

Ne généralisons pas, il est vrai : il est possible, à partir de son wagon, de surprendre et de contempler de vastes étendues. Mais qui nierait qu'il faut aussi traverser des entrepôts interminables, des gares aux abords inhospitaliers ? La gare elle-même, si elle peut réjouir par sa bigarrure, les multisituations qui s'y croisent, les retrouvailles des uns et des autres, n'est-elle pas un endroit sinistre qu'hier encore le charbon a noirci ? Nul ne s'y arrête, sauf nécessité.

A l'inverse, l'autoroute a prévu des lieux de repos, de l'animation, des centres d'accueil. Elle tend même à organiser sur son trajet des manifestations culturelles.

Le chemin de fer a conservé son aspect rude ; il s'enferme dans le prosaïsme. C'est là que nous discernons en lui de la « non-route » ou une route



atrophiée. Le TGV a toutefois renouvelé la question. Il sacrifie tout à la vitesse. Il accepte, en somme, de perdre, afin de mieux gagner sur ce qui est jugé décisif ; il concurrence même l'avion. On a le droit de négliger un peu le reste, lorsqu'on réussit une telle performance (sans compter les mérites et la beauté de son carénage). Mais, avec lui, il s'agit moins d'un voyage – celui que la route autorise – que d'un transport.

Nous écartons encore plus de « l'essence de la route » ce qui circule par avion ou par bateau, dans les airs ou sur l'eau.

Dans le ciel ou sur mer, l'engin pourrait naviguer partout, même s'il prend nécessairement la direction la plus rapide, la plus propice, celle qui lui est commandée. Quand tout est chemin, rien ne l'est.

Si rien ne préexiste en soi à son passage, rien n'en demeure après lui. La route, à l'inverse, subsiste derrière le voyageur, alors que l'air et l'eau effacent jusqu'aux traces d'une traversée. Ne confondons pas un trajet, un déplacement avec une route ! Assurément, l'homme pressé gagne à prendre l'avion mais il a perdu aussi le sens d'une possible flânerie ; il est soumis à de nombreuses contraintes.

Pour nous, la route concrétise ou signifie l'imaginaire : en effet, après le voyage ou même en son absence, elle s'ouvre devant nous ; elle subsiste, elle est toujours là qui m'invite et surtout qui m'assure que l'« éloigné » est proche, puisque nous sommes déjà raccordés.

Toutefois, hâtons-nous de nuancer : avec ce qui circule en avion ou en bateau, dans les airs ou sur l'eau, se révèle plutôt une autre route, la néo-route, sinon la super-route, de même que se lèvent, grâce à elle, de tout autres paysages, ceux du ciel ou de l'océan.

Cette néo-route répond à de nombreuses variables ; elle résulte même d'un savant calcul : le parcours aérien est déterminé de près (niveau de vol, horaire et vitesse) ; un plan est d'ailleurs signé au départ, comme nous le signale Alain Gras. Pareillement le navigateur s'informe des données météorologiques, estime la force des vents, évalue les courants ou la hauteur des vagues : il n'avance qu'en connaissance de cause, ainsi que le précise Michel Serres. Daniel Parrochia, lui aussi, nous en a entièrement convaincu.

Si nous définissons la route comme le trajet optimisé, nous sommes ici en présence d'un chemin sans pareil, d'autant que, plus qu'un autre, il est aidé et surveillé, voire contrôlé.

Cependant cette route idéale, perpétuellement créée, ne laisse rien après elle ; de plus nous nous déplaçons avec l'aide de la technosphère, en elle, dépendant totalement d'elle. Sur la route d'hier, nous pouvions circuler ou

voyager seuls ; nous étions moins enfermés. Si nous étions emprisonnés dans nos rêveries, nous n'étions pas confinés dans la société des autres. Les engins modernes ont misé sur la rapidité, ont défié l'impossible. Ils nous ont découvert d'autres mondes, mais connaissons-nous assez le nôtre ?

Finalement, rien qu'à regarder cette route qui se prolonge jusqu'à l'horizon, nous sommes déjà « en voyage ». Comme le tracé subsiste après l'usage, il finit par exister et valoir en dehors de lui. Bien qu'utilitaire et utilisée (la liaison), la route se met à dépasser son office.

Nous pouvons alors voyager, circuler, sans nous déplacer physiquement. Or, nous le savons bien et Proust le confirmait, les vrais voyages, les plus dépaysants, sinon les plus féeriques, se déroulent dans l'imaginaire. Il suffit d'un « presque rien » pour les susciter.

La vue de la route suffit. Elle ne se contente pas de répondre à la seule effectivité (le mouvement réel), elle va plus loin, elle donne des ailes à qui sait la regarder, la comprendre.

**François Dagognet est professeur de philosophie à l'université Paris I. Derniers ouvrages parus : *Le Trouble* (Les Empêcheurs de penser en rond, 1994), *L'Invention de notre monde* (Encre marine, 1995), *Cheminement* (Paroles d'Aube, 1996), *Pour une philosophie de la maladie* (Textuel, 1996).**