

FRANÇOIS-BERNARD HUYGHE

Le médium ambigu

Pas de liberté sans routes : elles sont fuite, errance et ce « droit de s'en aller » que réclamait Baudelaire. Pas de domination sans routes : sinon comment lancer ordres et troupes en tout point, comment contrôler un territoire ? Pas d'innovation sans routes : par elles parviennent marchandises et idées nouvelles, voire peuples nouveaux. Pas de régularité sans routes : elles permettent le maillage et l'administration, l'approvisionnement assuré, la gestion du flux des choses, la permanence des relations, la sécurité du retour.

Jay Maisel,
Baja,
Californie,
1978. D.R.

Tout ce qui touche à la route est ambigu. Elle est, nous apprend le dictionnaire, une « voie de communication terrestre de première importance », mais aussi le « chemin suivi ou à suivre dans une direction déterminée pour franchir, parcourir un espace »¹ et la source d'innombrables figures et métaphores (la bonne route, la longue route de la vie, la route de Dieu, etc.). En somme, on peut la voir comme forme statique (elle est construction, structure et continuité, ouvrage qui perdure, concrétisation) ou comme facteur dynamique (itinéraire projeté ou mémorisé, possibilité de mouvement, ouverture vers une circulation sans fin). Réseau ou vecteur, faisant lien et ouverture, suivant le paysage et le modifiant, transmettant et changeant ce qu'elle transporte (hommes, objets, messages) par contact, débit ou parasitage, la route, à l'évidence, offre une complexité à la mesure de l'ambiguïté de son statut de premier médium historique.

1. Robert
*Dictionnaire
alphabétique
et analogique
de la langue
française.*
2. D. Parro-
chia (*Philoso-
phie des
réseaux.*,
PUF, 1993)
parle de « ces
médiats élé-
mentaires,
ignorés si ce
n'est
méprisés » à
propos des
fleuves, mers,
canaux,
routes, ponts,
viaducs et
voies ferrées.
3. Le télé-
graphe de
Chappe de
1793, réservé
à un usage
militaire et
soumis à un
système de
code, ne pro-
voque pas de
grands boule-
versements :
les perfor-
mances de la
circulation
des dépêches
militaires
sous la Révo-
lution repré-
sentent peu
de progrès
par rapport à
celles de la
Rome impé-
riale. Voir à
ce sujet
G. Achard,
*La Communi-
cation à
Rome*, Payot,
1994.

Hommage au médium inconnu

Premier moyen d'échange, la route a pourtant rarement droit à la dignité théorique que devrait lui valoir son antiquité².

Médium (et pas seulement canal physique, lieu inerte d'une propagation), elle l'est incontestablement, à la fois milieu, technique et moyen de communication, puisque ce terme de communication se définit longtemps comme possibilité de liaison, accès à un lieu. Et même si l'on décide de tirer la communication vers le sens plus récent de transmission de l'information, la route jouit d'une prééminence remarquable : des siècles durant, au moins jusqu'à l'invention du télégraphe ou l'apparition des machines à communiquer, il n'est pas d'information de quelque signification ou efficacité qui n'ait été acheminée sans emprunter la route, fût-ce sous forme d'un savoir inscrit dans le cerveau d'un voyageur. Il n'est de croyance, du culte de Mithra aux idées de 89, qui n'ait été diffusée par des écrits, par des objets ou par des hommes et suivant des routes.

Médium, la route l'est donc au carré, transporteuse de médias qu'elle surdétermine : sous forme de modèle, d'objet ou d'écrit, rien de ce qui emporte sens n'a franchi les limites d'un village, d'une cité, d'un milieu culturel sans dépendre des aléas, délais ou facilités d'un pont, d'un col, d'un bon vent ou d'une frontière. De ce point de vue, le télégraphe élec-
trique³, annonciateur du téléphone, de la diffusion hertzienne, etc., déter-
ritorialisant, immédiat, immatériel, affranchissant la transmission de

Le risque routier

1972 : 16 545 tués en France.

1994 : 8 533 tués.

180 000 blessés par an.

25 personnes meurent chaque jour sur le réseau national.

Pour un trafic qui a doublé en vingt-cinq ans, le nombre des victimes a été divisé par deux.

Progrès notable. Le taux des tués sur l'autoroute est à peu près trois fois moindre que sur les routes nationales. Reste que la route, en général, est la première cause d'insécurité en France. Le coût de l'insécurité routière est estimé à plus de 120 milliards de francs en 1995.

Une lecture recommandée : « Routes, espaces incertains » (*Les Cahiers de la sécurité intérieure*, n° 25, 2^e trimestre 1996). Un anthropologue y rappelle le mot de Jean-Claude Chesnais : « La classe ouvrière meurt plus du fait de sa motorisation que de son exploitation. » Explication : de même que la perception du risque routier croît au fur et à mesure que l'on monte dans l'échelle sociale, le taux de mortalité et de morbidité est de plus en plus élevé au fur et à mesure qu'on la descend.

Comment remettre les statistiques en perspective historique ? Disons qu'on est passé, en un siècle, du voyage aventureux à la route insécure. Les routes d'avant le moteur et le caoutchouc étaient inconfortables mais pittoresques. Impropres aux tribulations, les nôtres sont ennuyeuses mais commodes. Quoique ou parce que plus fiables, et donc plus circulantes, on y meurt beaucoup plus. Les sensations fortes que le dépaysement ne donne plus, nous les demandons à la vitesse. Le danger n'est plus dans le milieu humain (« la bourse ou la vie »), mais dans le véhicule lui-même, et les aléas du trafic. Il y a, parallèlement, intériorisation et personnalisation de la prise de risques – recherche sportive de prestance et plaisir de violer l'interdit poussant, en particulier, les jeunes sur deux roues, à l'infraction. Le voyage automobile n'a plus d'enjeux intimes autres que corporels... Ce qui n'excuse pas la non-reconnaissance sociale de la mort sur l'asphalte et la faible valeur symbolique accordée, malgré leur nombre, « aux victimes de la route ».

R. D.

l'intermédiaire humain, constitue une singulière révolution ; il rompt avec les formes anciennes de la messagerie qui était soit « incarnée », soit inscrite et différée, et ce, au profit d'une impalpable propagation. C'est le grand court-circuit qui fait basculer la route du côté du pesant (déplacement des marchandises et des corps) au détriment du léger (la circulation des signes). Côté intendance et non commandement. Avec le changement de rythme et donc de hiérarchie qui s'ensuit dans les affaires humaines (le lent devient l'inférieur).

Considérée comme un médium, la route doit être présumée faire ce que font les médias, c'est-à-dire agir sur ce qu'elle transmet. Et cette transfor-

mation est de trois ordres : question d'échelle, question de temps, question de contenu.

Échelle, temps et message

Question d'échelle (et donc d'espace) : la première caractéristique du médium est sa portée et il se définit par ce qu'il permet d'atteindre : une place publique, la république des lettres, trente millions de spectateurs ou les communautés virtuelles planétaires sur le « Net ». En l'occurrence c'est la première perspective à laquelle on songe : les routes de la soie « ont permis » au chiffre zéro de parvenir en Occident et au bouddhisme d'arriver en Chine, les routes départementales « ont permis » au *Moniteur* de pénétrer les cercles de province, les autoroutes « ont permis » le désenclavement de telle zone, l'installation d'une université ou d'un pôle économique, etc. Et, si l'on préfère regarder par l'autre bout de la lorgnette, tout ce qui parvient par la route, une religion, une lettre timbrée ou vingt tonnes de marchandises, suppose non seulement des réseaux routiers, mais aussi, selon les cas, la découverte de la rotondité de la terre, l'art de lier les planches de la coque sans clous, la pacification d'une tribu, l'ordre des Jésuites, les Ponts et Chaussées ou le plan quinquennal et il y a toute une chaîne de conditions technologiques, politiques, intellectuelles, etc., à remonter. La disponibilité ou l'accessibilité que permet la route repose sur un enchevêtrement complexe de causes efficaces, requis et rapports de force.

Question de temps également. Chacun imagine sans peine que le fait qu'une religion se diffuse au rythme de déplacement d'un légionnaire romain, d'un marchand arabe ou d'un membre d'une congrégation missionnaire a quelque importance, que recevoir des nouvelles de ses possessions coloniales en quelques mois ou être informé du retour de l'Empereur en quelques jours n'est pas indifférent, que la différence entre spéculer au rythme de la malle-poste ou à celui du modem peut avoir quelque influence. Mais la question ne pourra se réduire à celle du délai de diffusion, ni être pensée seulement en termes de retards et de pesanteurs, sur fond de tendance lourde à l'accélération générale. Chaque médium a ses rythmes propres : temps de production du message, temps de diffusion, temps de conservation. En règle générale la logique de la technique finit par l'emporter et les performances du support influent par exemple sur la durée de vie des idées ou des thèmes culturels. Mais l'action réelle de la

route se déduit difficilement de la performance théorique des véhicules ou infrastructures : s'ajoutent d'autres facteurs humains perturbants, de la rétention d'informations aux façons fort diverses de mesurer et éprouver le temps. La durée de transport est aussi du temps vécu par des groupes humains singulièrement différents.

Enfin, le rapport entre la route et le contenu de l'information nous ouvre le domaine, bien plus touffu encore, de la transformation en grande partie aléatoire de l'information en cours de chemin, c'est-à-dire non seulement le rapport entre le médium et la forme de l'information (y compris au sens de style, code, capacité de rendre ou non certaines idées ou certains thèmes dans leur authenticité), mais aussi le fait que la route suppose la rencontre de codes différents, que les messages se perdent, se traduisent, se changent, se chargent ou se réévaluent chemin faisant et que, pour emprunter une image à Michel Serres, Hermès, dieu des carrefours est aussi un démon de Maxwell ⁴, et qu'il y a parasitage là où il y a voyage...

Voilà en somme le domaine à explorer sans idéaliser la route (l'ouverture culturelle), ni la rabaisser au statut d'infrastructure économique-sociale.

Voie de rupture

Il manque un modèle de la route dont le fonctionnement (cheminement, transport, transformation) ne soit ni celui de la machine (boîte noire, quantification, signal, transfert, etc.) ni celui de la langue (code, interprétation). À dire que la route est un canal par où passent des informations qui se perdent ou non et subissent un « bruit » perturbateur, ou à rappeler que tout voyage aboutit à la confrontation de deux codes (sociaux, linguistiques, esthétiques, etc.), nous ne ferions que reformuler ce que chacun constate.

Cet embarras nous renvoie donc à la question de la définition. L'identification de la route ne pose aucune difficulté là où elle est physiquement concrétisée et administrativement définie. Là où existe quelque équivalent de nos Ponts et Chaussées, le moindre regard sur la carte nous révèle grâce à un code de couleurs parmi les lignes différenciées qui trament le paysage lesquelles sont des routes (et non de simples chemins ou des rues) et quelle est la place de chacune dans la hiérarchie ou la nomenclature (nationale, départementale, autostrada, hauptweg, turnpike, freeway, etc.), d'autant plus que le type de revêtement, les véhicules autorisés, la largeur, le mar-

4. Michel Serres, *Le Parasite*, Grasset, 1989.

quage de ces espaces définis ne laissent aucun doute : la route est une construction durable et répertoriée qui permet le transport au-delà d'une simple utilisation de voisinage. De même, l'idée de réseau routier s'impose sans peine comme la vision d'un filet de lignes de force lancées sur les hasards du paysage, et traduit une volonté de le normaliser. Mais il s'agit là de conceptions et de repères relativement modernes. Pour s'en tenir à notre seul pays, jusqu'à la fin du XVII^e siècle, peu de cartes portent le tracé des chemins, la plupart indiquant des ponts et des cols ou des directions générales ; les premières vraies cartes routières (atlas de Perronet, carte de Cassini) datent du siècle suivant et du développement d'un réseau systématique à revêtement standardisé ; quant au grand classement hiérarchique des routes, il est napoléonien, etc.⁵. Si l'on s'en tenait à de tels critères de visibilité, ni la route de Saint-Jacques-de-Compostelle (formée en réalité d'un ruissellement de petits chemins, de sentes, voire de gués qui évoquent plus la capillarité que les grands axes), ni les routes caravanières, ni, bien entendu, les routes maritimes ne seraient telles. La route ne se lit pas si facilement, ni sur le sol, ni sur la carte et c'est souvent un consensus, une habitude qui fait constater qu'il y a une route, quelque chose qui a assez d'usage pour offrir un passage préférentiel entre des points topographiques significatifs assez important par la nature de son trafic. Ce sont « tous les lieux par lesquels il faut passer pour arriver d'un endroit dans un autre dont on est fort éloigné », précisait prudemment l'*Encyclopédie* qui ajoutait : « Ce mot de route enferme dans son idée quelque chose d'ordinaire et de fréquenté », mais avouait son embarras à les bien définir⁶.

Simmel⁷ opposait ainsi au cheminement animal l'exploit de l'homme « à savoir, coaguler le mouvement par une structure solide qui sort de lui. », notre capacité de relier début et fin du parcours, cette façon spécifique de surmonter la distance, tout ce qui fait de nous des animaux qui font des routes. De fait, la route suppose une intentionnalité et une projection dans l'avenir, elle est forcément construite en vue d'un résultat, soit physiquement avec des outils, soit par quelque forme d'instructions ou d'enregistrement des directions à suivre. Ainsi, une route maritime ne se fabrique, ni ne se voit, elle se constate par la fréquence ou la sûreté d'une navigation d'un port à un autre et, surtout, elle se calcule et se mémorise : suivre telle étoile, profiter ici de tel vent ou de tel courant, prendre telle ligne de rhumb. De la technique des Maoris au GPS⁸, la route maritime, la route qui se sait, est plus proche de la recette ou du logiciel que de la piste poussièreuse ou de la bande d'asphalte, plus savoir qu'artefact. A preuve que la

5. Voir *Atlas des routes de France*, Presses de l'École des Ponts et Chaussées, 1990.

6. L'*Encyclopédie* ajoute : « Dans le sens figuré la bonne route conduit sûrement au but, la bonne voie y mène avec honneur, le bon chemin y mène facilement. »

7. G. Simmel *La Tragédie de la culture*, Rivages, 1988.

8. *Global Positioning System*, appareil à faire le point par balise satellite.

route est affaire de mémoire, elle peut n'exister ainsi que sous forme de formule, de quelques chiffres suffisants pour répéter une performance et rééditer un voyage. Le cas limite (mais historiquement fréquent) de dématérialisation de la route est celui où elle est si peu visible qu'elle constitue un secret enfoui dans un coffre sous forme de carte⁹ ou dans la mémoire d'un expert et où le « programme » étant protégé, la route inactivée n'existe que potentiellement. A l'idée indiscutable que la route transporte des biens matériels et immatériels, des choses et des idées, ajoutons donc ce corollaire que la route est physique et mentale et que la route accomplie suppose la route calculée, projetée, mémorisée, représentée, voire mythifiée, imaginée.

L'homme-message

Seule la route arrache au local. Si un territoire est une clôture à la fois physique et informationnelle, la route en est donc la négation : son espace orienté, novateur et ouvert contredit ou complète celui, familier et protecteur, du territoire. La route, c'est l'anti-village. Et si l'on voulait pousser l'argument jusqu'au bout, on soutiendrait que même l'information génétique voyage par les routes et, par exemple, que les facilités de déplacement que supposent la bicyclette et le chemin de fer, grands auxiliaires de l'exogamie rurale, changent les corps d'une population autant que la poste pourvoyeuse de journaux et nouvelles change les esprits. Difficile du coup d'échapper à un éloge de la route facteur d'ouverture et de novation, voire de brassage des identités : nous sommes tous redevables à l'échange, il n'est de culture qu'ouverte sur l'extérieur, etc. Bref, tout nous pousse à « spiritualiser » les routes et à oublier la pesante matérialité des routes réelles, tout y compris la langue (« la route du salut, la route de la vie... »), et une poésie littéraire, cinématographique, de la fuite, de la découverte, de l'errance, de la liberté. Va dans le même sens tout ce qui, dans notre tradition symbolique, nous incite à faire un parallèle entre cheminement intérieur et progression physique, découverte ou réalisation de soi et marche, cheminement, pérégrination.

Autre tentation, celle de naturaliser la route, bien que la notion de « route naturelle » apporte fort peu. Bien sûr, il existe des constantes séculaires, on sait que les vallées et les cols sont prédisposés à être des points de passage, que l'eau unit (Hegel), qu'il est des peuples de la terre et des peuples de la mer (Schmitt) ou que la topographie prédispose certains

9. Voir le cas des portulans espagnols et portugais du XVI^e siècle, conservés comme secrets militaires.

lieux à être selon l'expression consacrée des « carrefours de civilisation ». Un coup d'œil sur la carte laisse deviner pourquoi le bouddhisme a mis plus longtemps à franchir l'Himalaya via le plateau tibétain qu'à pénétrer en Asie centrale ou encore laisse soupçonner qu'il y a un lien entre la diffusion asiatique de l'islam et la carte des moussons. Mais il est peu d'exemples d'obstacles infranchissables et c'est bien plus le désir ou la nécessité de contacts qui commandent l'établissement des routes que la topographie. La route n'est pas seulement une adaptation au terrain et on peut, comme Vidal de la Blache, adversaire du déterminisme topographique de l'école allemande, parler de « cette chose presque immatérielle qu'on appelle une voie de circulation ¹⁰. »

De même il y a des conditions techniques, mais pas d'explication simple par la technologie, ni de déterminisme unilatéral. La roue ne fait pas la route (à preuve l'énorme réseau routier de 3 680 km des Incas qui ignorent le cheval et l'usage pratique du véhicule) ; à technologie de transport égale, se rencontrent des situations fort différentes. Là encore la technologie est une condition négative : sans l'aventure du chemin de fer transcontinental pas de puissance américaine, sans capacité de naviguer sur tous les océans, pas de colonisation européenne, mais cela ne va guère au-delà de tels constats. A l'inverse, le développement d'un réseau routier ne doit pas être considéré comme une étape obligatoire du processus de civilisation, une étape comme la métallurgie ou l'urbanisation.

Ni spiritualisée, ni naturalisée, ni technicisée, la route doit être humanisée, en ce sens qu'elle est en même temps une trace culturelle et un processus de création de traces culturelles, qu'elle est message et qu'elle nous fait messages.

Reformulons ce qui était dit plus haut : la route est médium et message, canal et trace. La route s'inscrit, et pas seulement dans le paysage. Derrida y soupçonne même un premier « gramme », une première écriture. « Il faudrait méditer d'ensemble la possibilité de la route et de la différence comme écriture, l'histoire de la route, de la rupture, de la *via rupta*, de la voie rompue, frayée, fracta, de l'espace de réversibilité et de répétition tracé par l'ouverture, l'écart et l'espacement violent de la nature, de la forêt naturelle, sauvage, salvage [...] il est difficile d'imaginer que l'accès à la possibilité de tracés routiers ne soit pas en même temps accès à l'écriture ¹¹ », affirme-t-il ; il tire argument de cette violence et de cet arrachement que suppose la route contre le logocentrisme : l'antiquité de cette écriture (ici bien plus largement définie que sous ses formes graphiques) démontrerait que l'écriture ne saurait être seconde par rapport à la parole. Sans entrer dans ce débat, procla-

10. *Tableau de la géographie de la France*, Vidal de la Blache, cité in L. Febvre *La Terre et l'Évolution humaine*, op. cit.

11. Jacques Derrida, *De la grammatologie*, Les Éditions de Minuit, 1967, p. 158.

mons que la route est inscription (trace d'un succès : un itinéraire accompli qui peut être réédité, mémoire libérée de ce qui peut être actualisé comme elle est outil, accroissement de nos pouvoirs de transformation). Écriture en ce sens qu'elle conserve une empreinte réactivable indépendamment d'une expérience individuelle, « décontextualisée », la route est une mémoire transmissible. Transposition d'un savoir-faire, elle se redouble de représentations, les cartes elles-mêmes significatives d'une vision du monde, les récits de voyage reflétant ce qui est attendu, reconnu, interprété, conservé, censuré, etc., sans compter l'esthétique et l'imaginaire de la route.

Transporter, transformer

Cette ambivalence médium/trace de la route reflète que, si la route transporte biens, messages et hommes, elle les transforme : tout ce qui voyage change, vieillit, est traduit, déformé, censuré, retardé, auréolé, magnifié, déformé... La route transforme les objets en messages, ne serait-ce qu'en rajoutant à un objet transporté une valeur ajoutée (« venir de loin », avoir une connotation exotique). Les voyageurs aussi se font messages, ce qui a des implications dont on n'a pas tiré toutes les conséquences :

– La prééminence millénaire du déplacement physique, au moins jusqu'aux machines à communiquer évoquées plus haut, entraîne que rien ne va ni plus vite ni plus loin qu'un homme, même pas, surtout pas, un signe, une idée ou une croyance. Ce qui pourrait se formuler ainsi : jusqu'à un certain moment rien ne va sans un homme, sans un accompagnateur qui, selon le cas, se fera traducteur, commentateur, désinformateur, prédicateur, dissimulateur, etc., de ce qu'il transporte. Corollaire : la route transporte des indices (entendus ici au sens presque archéologique, encore que celui de Peirce puisse parfaitement convenir) : des éléments de connaissance imparfaits, partiels et parfois dissimulés, d'un autre et d'un lointain. La médiation humaine qui se surajoute à celle de la transposition dans un autre milieu.

– Si les idées font d'abord des kilomètres avant de faire des disciples, elles dépendent de la circulation d'objets, d'images et d'écrits, et de leur conservation, des groupes humains qui se déplacent, parfois de leurs stratégies délibérées de propagation. Le voyage des idées implique aussi des mécanismes aussi aléatoires que celui de la traduction des langues, de la rumeur, de la fausse compréhension, de toutes les grilles d'interprétation à l'aide desquelles le voyageur et le destinataire comprennent tout ce qui est

nouveau. Quand, dans le *Discours sur l'inégalité*, Rousseau écrit : « Les particuliers ont beau aller et venir, il semble que la philosophie ne voyage point » et qu'il attribue cela au fait qu'il n'y a guère que quatre sortes d'hommes qui fassent des voyages de long cours (marins, marchands, soldats et missionnaires), il touche ce point crucial : avant de se transmettre les idées se transportent aussi à dos ou à tête d'homme. Les discours suivent des parcours ; ils ne passent pas d'un cerveau à l'autre mais par des objets, des trajets, des communautés qui les diffusent et qui les reçoivent.

– La route, ne serait-ce qu'en imposant des délais ou déformations au processus de propagation des connaissances et des techniques, parce qu'elle est le point de passage de savoirs nouveaux, et également parce qu'elle est une des principales contraintes techniques auxquelles se heurte l'extension d'un pouvoir par propagation d'idées ou instruments symboliques, est, au moins pendant la majeure partie de l'histoire de notre espèce, une des données qui déterminent le fonctionnement de la pensée. On pense avec la route, pour ne pas dire avec ses pieds.

– En résumé, si la route n'est pas le voyage, si elle est une constante, une possibilité de rééditer le voyage, celui-ci se déroule dans une triple dimension, le temps, l'espace et celle de l'univers mental et culturel, de la hiérarchie sociale, dans le monde de représentation, de la mémoire, de l'imaginaire, etc.

Pour comprendre la route, il faudra à la fois pratiquer le rappel au concret et le rappel à l'imaginaire. Le rappel au concret ce sera pour une bonne part celui de conditions négatives, difficultés, obstacles, rareté, insécurité des chemins, taux de perte en mer, coûts, frontières et surveillances, enclavement, manques de relais, défauts d'archives, etc., notamment tout ce qui fait souvent que des idées et connaissances ne « passent » pas. L'explication médiologique est plus convaincante lorsqu'elle démontre l'incompatibilité d'idées et de représentations avec les modes d'inscription et de diffusion des traces, plutôt qu'une relation de « paternité » ; le « ceci tuera cela » est plus convaincant que le « ceci a engendré cela ». Le rappel à l'imaginaire devrait enrichir le constat de l'accessibilité des supports (la carte de Ptolémée était disponible ici, des libelles républicains là, ailleurs on avait pu voir tel type d'art) de l'analyse des projections mentales qui accompagnent toute projection dans l'espace.

Mais le nœud entre l'espace physique et l'espace culturel, entre les limites qu'imposent la technologie des routes et les forces qui poussent à les créer, est la question du temps.

D'où une histoire à faire de la vitesse et de la durée, impliquant a contra-

rio une histoire du retard et de l'oubli, de l'indifférence à la durée et à la vitesse ou du moins de leur étonnante relativité. Dans le cas, mentionné plus haut, de la circulation des ordres et des rapports, nous rencontrons très tôt de nombreux cas de systèmes de poste rapide (dont la très performante poste mongole qu'instaurent ces nomades dès qu'ils se sédentarisent) ; ici la vitesse est au service de la stratégie et le dessein de domination favorise une prise de conscience de la valeur de la vitesse (comme du péril entropique de toute lenteur), la route est une arme ou un outil. Il est sans doute plus difficile de déterminer quand la célérité devient une valeur économique majeure : est-ce avec la naissance du capitalisme et le système des bourses maniant des valeurs lointaines par jeu d'écriture que s'apprécie la rapidité de l'information (et en particulier la vitesse relative de la nouvelle qui permet d'être informé avant les autres) ? Quand le temps est-il vraiment de l'argent ? Dans tous les cas, il y a une étude à faire de la découverte générale de l'étalon-vitesse, liée à un usage et une évaluation privés du temps, peut-être au XVII^e siècle¹². Cela ferait contraste avec une histoire antérieure de la lenteur, elle-même ouvrant deux grands domaines : histoire de l'ignorance (les « nouvelles » perdues, ignorées, qui ne passent pas ou mettent des décennies à franchir quelques centaines de kilomètres, les idées ensablées et les missives à des destinataires disparus) et une histoire de l'indifférence au temps (voir par exemple les innombrables cas de voyageurs consacrant des années, parfois des tiers ou des quarts de vie, à un unique voyage avec la placidité la plus étonnante à nos yeux de modernes).

Le tout devrait évidemment renvoyer à une grande typologie historique de la route. En mettant de côté l'exception nomade qui semble relever d'une tout autre logique ou les spéculations sur les grandes migrations civilisatrices (voire hominisantes), on pourrait ici en tenter une esquisse.

Route de relais, route impériale

On peut d'abord suggérer une opposition millénaire de route de relais et de route impériale. La route que nous appelons de relais est avant tout commerciale, transfrontalière, souvent consacrée à la circulation d'une marchandise privilégiée, avec fréquemment un pôle producteur et un pôle consommateur. Elle est comme formée de fragments qui peuvent s'interrompre, se doubler, se reconstituer, se couper là et repousser ailleurs, mais son activité principale est le passage d'une quantité de marchandises venues

12. Voir
Christophe
Studeny,
*L'Invention
de la vitesse*,
Gallimard,
1995.

du lointain (passage pouvant aussi s'entendre du passage de main en main des marchandises et de l'intervention d'intermédiaires parfois si nombreux ou si soucieux de cacher la source de leur approvisionnement que la connaissance du trajet global se perd en route et que le terme *ad quo* ou *ad quem* en devient mythique). L'étape, les villes/marchés et entrepôts ou autres centres de stockage, échange ou redistribution sur des zones environnantes jouent évidemment un rôle énorme. C'est à peu près selon ce schéma que fonctionne longtemps l'échange lointain, avec ce caractère exceptionnel, saisonnier ou du moins irrégulier du passage des convois ou groupes marchands. De ce point de vue, les routes maritimes (ou les relais maritimes de routes terrestres) ne sont guère différentes. C'est à peu près ainsi que se déroulent pendant des siècles, voire des millénaires, l'approvisionnement en étain, en fer, en fourrures et c'est à de tels modèles qu'on se réfère en parlant de route de l'encens, du fer africain, de l'ambre, de l'étain, etc. même si l'on sait que la référence à la marchandise emblématique recouvre une circulation plus complexe et que celle-ci est plutôt prise comme un marqueur révélant l'existence de grands courants (l'archéologie utilise ainsi les céramiques, un artefact imputrescible, facile à dater et d'origine relativement identifiable comme « caillou de Poucet » des routes). Le type de la route « politique » que nous appelons impériale (de type de la route royale perse ou de la *via romana*), répond, de par son organisation et sa conception unitaire, à des impératifs stratégiques ou administratifs. Notamment la circulation rapide des ordres et rapports, ces remèdes au désordre périphérique, notés plus haut, fait partie d'un projet de contrôle de vastes territoires continentaux. Cela ne veut pas dire que les deux types de route soient indépendants, ainsi, l'empire peut soumettre le réseau commercial, voire l'organiser systématiquement comme dans le cas des caravansérails.

Sur le double entrecroisement des grands axes marchands et politiques (et sur le maillage de routes moins importantes reliant villages, villes, etc.), se superpose une autre carte, évidemment dépendante du fonctionnement des grands axes économique-politiques, celle des centres d'attraction spirituelle. Pour une bonne part ce sont des centres de pèlerinage. Dans ce cas, le lieu même qui donne son objectif à la pérégrination, le mode de cheminement, notamment par l'insertion au sein d'une communauté de marcheurs/croyants, et enfin la transformation de soi attendue du voyage (guérison, sanctification, purification, rédemption...) forment une triple médiation entre monde sacré et monde profane, suggèrent un triple code où lieu, route et accomplissement cérémoniel du pèlerinage renvoient à une réalité temporelle, à une réalité supérieure et à une réalité intérieure.

Le maillage de la terre

D'une façon générale ce qu'il est convenu d'appeler les Temps modernes est redevable à la circulation de l'information sur les routes d'au moins deux manières. La première en ce que les techniques et connaissances qui ont favorisé la prééminence de l'Europe font elles-mêmes partie de ces savoirs qui se sont propagés à un rythme erratique sur les routes transcontinentales : l'imprimerie, le papier, la poudre, la boussole, les techniques de navigation astronomique et les connaissances géographiques (ptolémaïques, en particulier). Toutes ces révolutions techniques qui ont permis pour partie la Renaissance, l'exploration du monde et sa conquête, sont les meilleurs exemples de la transmission routière des connaissances. Second lien : l'exception historique des routes des découvertes. Outre des acquis dans la technique de la navigation et des connaissances cartographiques, elles supposaient l'archivage cumulatif et la comparaison des données ainsi qu'un investissement humain, politique et financier dans l'activité exploratoire à long terme, ce que n'avaient pas entrepris systématiquement d'autres cultures (parfois à connaissances techniques égales ou supérieures). La caractéristique de ces explorations nouvelles fut d'établir des routes de monopole (monopole d'un savoir, d'une route accomplie d'un bout à l'autre par les mêmes acteurs sans passer sous un contrôle étranger ni par aucun intermédiaire, monopole d'une source de denrée rare, d'un réseau de comptoirs, en attendant le monopole des régions colonisées et, à long terme, monopole occidental des voyages à l'échelle continentale), le résultat final étant le contournement des routes terrestres par la mer. L'invention de routes océaniques inédites, et leur exploitation, voilà ce qui met « au service de l'homme blanc l'unité maritime de l'univers ¹³ », selon l'expression de Braudel, qui souligne le contraste avec une progression terrestre européenne qui, elle, reproduit le processus éternel de prise de possession des routes préexistantes par le vainqueur. Cette exception historique que furent les routes de découvertes annonce la normalisation générale du transport, à la fois mondialisation des grands flux marchands suivant des voies régulières et assurées, et maillage des pays bénéficiaires de ce mouvement par ce qu'il faut appeler des infrastructures routières (puis ferroviaires, etc.) avec la réévaluation du temps qui s'ensuit.

L'énorme transformation des moyens de communication est aussi un effet de seuil : à un moment, indépendamment de toute avancée technique spectaculaire (la technologie de la malle-poste n'est pas bouleversante à

13. F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XI^e-XVIII^e siècle*, t. I, Armand Colin, 1993.

cet égard), l'État, une administration, peut-être un corps spécialisé d'ingénieurs animés d'un dessein conquérant ont tant fait que le caractère systématique et régulier de la route apparaît comme une nécessité. Le transport apparaît comme un facteur d'unification et non plus seulement de liaison tandis que s'engage l'accélération générale du transport. De ce point de vue, le chemin de fer, symbole le plus spectaculaire du triomphe industriel, de la maîtrise du paysage, promesse d'un rêve de rationalisation, d'unification générale et de modernité tout court, ne fait que concrétiser des aspirations préexistantes. Et l'équivalence progrès/circulation qui nourrit le XIX^e siècle était déjà en germe dans celui qui précède.

Le résultat final est une normalisation : la route du nouveau ou du lointain devient un ensemble complexe de réseaux hiérarchiques imbriqués par où circulent des flux réguliers de marchandises et de voyageurs, calculables selon des étalons de vitesse et de débit, obéissant à un dessin général, voire à des normes administratives. Il faut alors penser en termes de centralité, accès, désenclavement, nœuds, lignes de force, arcs, chaque point étant plus ou moins bien « desservi », plus ou moins bien placé par rapport au mouvement général, bénéficiant plus ou moins des grands courants, le tout calculable et comptabilisable, y compris dans la valeur/vitesse évoquée plus haut.

Quant au processus de transfert de l'information par les routes, il est transformé par l'accélération, la banalisation, la régularité de cette circulation. D'une certaine façon l'information devient plus légère et plus volatile, plus indépendante du facteur humain. Il y avait grand sens à s'interroger sur le processus de circulation des connaissances astronomiques dans le monde arabe ou sur le portage de parchemins d'un monastère à l'autre par les moines, savoir qui colportait des libelles prérévolutionnaires dans les provinces françaises et à quel rythme était fort significatif, mais la compréhension de l'ère du chemin de fer, du quotidien et des dépêches relève d'une autre logique où les notions de temps de transport, d'intervention d'une médiation humaine, de perte et de transformation du sens pendant le cheminement, de conséquences et de conservation en mémoire aléatoire perdent leur pertinence au profit des idées plus générales de flux, zones, contrôle et distribution. Et quand, précisément, la route se double de réseaux d'oléoducs, gazoducs, lignes électriques, plus les réseaux terrestres et hertziens de transmission, il devient évident qu'il faut penser tout transport de matière, énergie ou information comme faisant partie d'une économie générale des flux... On ne peut plus énumérer des liens entre des territoires recevant et mandant par la route des éléments de changement,

mais situer des points dans des zones plus ou moins bien « irriguées » au sein du système global de la circulation. L'idée de monde fini s'impose de soi, le déplacement devient de moins en moins un arrachement marquant à un monde familier ; la route est désenchantée.

Resterait alors à affronter l'utopie de la « fin de la route ». Entendons par là tout un discours sur le grand réseau communicationnel, le village global digital, la « Pantopie », l'espace du Savoir, la communication-monde opposée à la production-monde, etc. Plaidant la thèse d'une triple dématérialisation des supports, de l'économie et de l'activité humaine, jouant les bits contre les atomes, la problématique des possibilités contre la logique du contrôle, l'explosion de la communication globale, incontrôlable et non localisable contre les enfermements et les enracinements, les nouvelles technologies (hyperchoix, opérabilité constante, création continue, interconnexion généralisée, accessibilité multipliée, etc.), contre les vieilles idées et les anciennes frontières, cette rhétorique conclut à la fin des médiations, au rapprochement de tous avec tous, quand ce n'est à la fusion mystique des intelligences. Le règne des choses, en l'occurrence des nouvelles technologies par nature bonnes (intelligentes, diversifiantes, démocratiques, universelles, etc.), se traduit dans cette prophétie par une libération des contraintes à la fois de la rareté, de l'espace et du temps. Tout ce qui fait délai, obstacle ou détour est réputé condamné par un mouvement général et au premier rang le territoire et son complément/remède la route. Chacun partout et nulle part, toujours mobile, toujours relié, une conscience élargie aux limites de la planète mais des passions restreintes au branchement tribal (les communautés d'intérêt ou de mode de vie) : le tableau maintenant bien connu s'appuie sur un dossier technique (la révolution numérique, la convergence des appareils de traitement, de stockage et de diffusion de l'information, etc.) et sur l'espérance de l'accessibilité totale. Mais cela repose aussi sur les vieux fantasmes de toutes les utopies : se libérer du temps qui attend à la perfection géométrique des modèles, se libérer de l'espace qui limite les pouvoirs de l'idéal. Les utopistes détestent les routes parce qu'elles mènent ailleurs.

François-Bernard Huyghe enseigne la sociologie des médias au CELSA. Il a récemment publié *Les Experts ou l'Art de se tromper, de Jules Verne à Bill Gates*, Plon.