

DANIEL BOUGNOUX

L'état des routes

1. L'espace pas plus que le temps n'offrent rien d'homogène à la conscience spontanée. Pour l'enfant, ou le rêveur, pour l'homme sensible ou momentanément isolé, les instants sont incomparables autant que les lieux, d'abord incommensurables, violemment distincts et hiérarchisés. Nous sommes des corps latéralisés (non symétriques), inévitablement orientés.

Nous avons, comme chez Proust, nos *côtés* de prédilection; et nos corps attachent d'autre part à certains biotopes. Cela nous fait une mémoire personnelle riche en lieux qui n'existent que pour nous, qui ne sont pas communicables, et nourrissent notre nostalgie. Pour cette tenace « pulsion de retour » il n'y a pas de routes, si une route par définition se trouve toujours frayée par plusieurs. Dans l'imaginaire de chacun, les lieux sont fortement cloisonnés. Quel désenchantement pour le narrateur de *La Recherche* d'apprendre qu'une route, banalement, reliait depuis toujours le côté de Méséglise au côté de Guermantes !

2. On voit par là ce qu'apporte la route : la construction d'une *isotopie*, une standardisation ou une mise à niveau sociale, collective, de l'espace. Ce nivellement mérite d'étonner; aucune isotopie ne va de soi, c'est un artefact

opposé aux morcellements primaires, une correction infligée à l'insoumission primitive des espaces. Un réseau routier est une médiation symbolique jetée sur les mondes ou les monades imaginaires de chacun. L'imaginaire ou l'état centripète de nos représentations ne connaît pas plus d'heures que de kilomètres : on laboure depuis le lever du soleil comme on va chercher son amour à trois vallées d'ici, ou de l'autre côté du fleuve... Comment notre espace géométrique (homogène) serait-il donné au départ, ou pensé à l'origine ? Il n'y a pas de routes dans la nature, et pour l'animal qui l'habite jamais le local ne pourra s'élever au global, ni mesurer celui-ci. Pour rendre cette intuition possible il faut le percement des voies, le lent maillage de lieux qui, une fois mis en communication (en équivalence), permettront à chacun de vivre à terme « là-bas tout comme ici », et d'habiter un monde un tant soit peu commun. Un réseau de routes sûres et nombreuses a ainsi partie liée avec l'émergence de la raison. Ou plutôt : si la raison se définit par l'universalité de ses propositions, comment les hommes deviendraient-ils raisonnables sans infrastructure routière ? Sans ingénieurs saint-simoniens ni corps des Ponts et

Hergé,
extrait de
*Tintin au
pays de l'or
noir*,
Casterman, 1950
© Moulinsart,
Bruxelles.

Chaussées, la philosophie des Lumières ne peut réaliser son programme.

3. Il serait instructif, pour prolonger ces remarques, de comparer l'avènement des routes avec celui de la presse à imprimer. Celle-ci a favorisé l'unification et la standardisation non des textes, mais de leur traitement, en permettant à un énoncé de voyager loin de sa source, et de toucher un grand nombre de récepteurs, avec un minimum de déformations. Grâce au perfectionnement de nos mémoires imprimées, quantité de savoirs anciens (ceux des Antiquités grecque et romaine particulièrement) ont traversé le temps sans altération majeure ; l'effet-Renaissance est impensable sans la presse à imprimer, qui a contribué du même coup à engendrer le rationalisme classique. Si la forme-livre favorise ce voyage homogène de l'information à travers le temps, on voit que nos routes sont à la géographie ce que les imprimés sont à l'histoire : médias ou supports de transmission de *voyageurs* (messages, personnes ou marchandises) à travers un milieu hostile avec un minimum d'entropie ou de pertes. On connaît par plusieurs études désormais classiques (McLuhan, Goody, Eisenstein) le rôle de la presse à imprimer dans la formation de ce que nous appelons la raison ; on a moins étudié, semble-t-il, le facteur corollaire d'une politique des transports et d'un état des routes, pourtant essentiels à cette histoire. Sans routes, point de passage assuré d'un lieu à un autre, nulle isotopie, en un mot pas d'État. Qu'il soit vrai ou faux, tout discours suppose un parcours, donc le

frayage d'une voie.

4. Les routes de la soie étudiées en particulier par François-Bernard Huyghe apportent un instructif contretype, qui vient démentir nos évidences familières. Nous avons oublié cet état (le contraire de l'État) où les mondes traversés n'avaient aucun moyen de composer *un* monde, où l'hétérogénéité des provinces, la diversité des mesures, des lois, des monnaies, des croyances, des langues..., opposaient aux pas du voyageur leur diversité insurmontable. Aucun message ne pouvait alors circuler plus vite qu'un homme à cheval, et sur les pistes des caravanes surgissaient tant d'occasions de captures, de bifurcations ou d'enlèvement dans l'inertie des sables que la lenteur, et le hasard, étaient la règle de toute expédition. Une lettre envoyée de Rome ou de Chine parvenait à son destinataire après la mort de l'expéditeur ; la parole s'altérait au gré des traductions, des adaptations ; l'information pour transiter devait grossir en légende, ou composer avec la rumeur, de sorte que sur ces trompeuses routes la mauvaise communication supplantait fatalement la bonne. Ce qui manquait aux routes de la soie pour mériter notre concept classique de la route, c'était un taux de circulation suffisamment régulier pour transformer l'exploit d'arriver *et de revenir* en phénomène statistique, et la route en routine. Tant que le nom de Marco Polo désigne un hapax, son voyage demeure un exploit sans témoins, son récit retombe en légendes et ne produit aucune carte, ne féconde aucune science ni aucun vrai savoir. Une route n'existe

vraiment que par le frayage et la maintenance d'un collectif, qui entretient la route autant que la route en retour le maintient.

5. Il y a route autrement dit quand celle-ci court dans les deux sens. La route échappe à l'aventure personnelle (pour laquelle on préférera la notion de chemin), elle touche à l'institution ou, nous l'avons dit, à l'ordre symbolique. Si par la route je peux me rendre chez les autres, ceux-ci du même coup peuvent débarquer chez moi. Cette réciprocité (qui vaut pour la langue, la monnaie, et en général toutes nos institutions symboliques) défie l'appropriation singulière.

Une route par définition se partage ; son existence autrement dit précède le voyageur qui l'emprunte, et lui survit. Étrange ontologie de la route, qui ne s'use que si l'on ne s'en sert pas ! Dont la création est collective, et nécessairement continuée. J'y songeais en parcourant au cours de l'été les sentiers dans les Alpes. Tantôt le randonneur suit un GR bien balisé (toute route consiste d'abord en une capitalisation ou un alignement de signes), et tantôt il se retrouve sur une sente à peine perceptible, où la végétation repousse entre deux piétinements. Combien faut-il de passages pour faire un sentier ? Leur formation obéit à un fascinant modèle d'auto-organisation par mimétismes multipliés : le pas appelle le pas, et « c'est en cheminant qu'on fait le chemin... ».

Cette circularité secrète de toute route, qui n'existe que si un nombre suffisant de voyageurs la reconnaissent et l'empruntent, a été démontrée par

l'absurde dans une histoire familière à tout lecteur de Tintin. *Au pays de l'or noir*, les Dupondt roulent dans le désert, et s'y perdent ; heureusement voici des traces, qu'ils suivent aussitôt, lesquelles ne tardent pas à se renforcer d'autres traces, qui les persuadent d'avoir atteint un axe très fréquenté. Hélas, nos jumeaux comme d'habitude tournent en rond, la route qu'ils engendrent ne mène nulle part et déchoit sous leurs roues en multiplication du zéro. Couple spéculaire, les Dupondt sont décidément des idiots, inaptes à toute performance symbolique, incapables de reconnaître ou de tracer la moindre voie... Mais il n'est pas donné à beaucoup d'individus d'inventer des routes. Combien auront cru prophétiquement en ouvrir, qui n'auront fait comme ces deux-là que tourner dans le désert et prêcher en rond ?

Daniel Bounoux a récemment publié *Lettre à Alain Juppé (et aux énarques qui nous gouvernent) sur un persistant « problème de communication » (Arléa, 1996).*