

NUMA BROCC

Géographie : les grandes lignes

Historiens et géographes ont remarqué depuis longtemps que l'essor des routes était parallèle à celui des civilisations. Pas de routes sans empires, pas d'empires sans routes. Mais de quelle route parle-t-on ? De la piste à peine tracée que suivent des caravanes de chameaux ou de la voie romaine fortement inscrite dans le paysage et comme immuable ? La route se définit-elle par ses infrastructures, son tracé ou par le trafic qu'elle supporte ?

Tracés en montagne
(d'après
Gautier,
Traité des routes).

Quel rapport existe-t-il entre la « route de la soie » qui traversait en cahotant la moitié de l'Asie et nos modernes autoroutes ? Ces questions et bien d'autres ont été débattues par les géographes depuis le début du siècle. Certains ont mis l'accent sur l'influence des conditions physiques, d'autres sur le poids de l'histoire, d'autres encore sur les facteurs techniques ou économiques. Pour leur part, les auteurs français ont alimenté leurs réflexions sur les routes à deux sources principales : Vidal de la Blache et Lucien Febvre. Pourtant, ces deux précurseurs eux-mêmes sont largement tributaires de l'anthropogéographie de l'allemand Ratzel, même quand ils en contestent les conclusions ¹.

Vidal de La Blache (1845-1918) : l'histoire contre le déterminisme géographique

Pour Vidal de la Blache, fondateur de l'école française de géographie, le problème de la circulation, comme tout problème de géographie humaine, consiste à « doser les influences subies par l'homme, à faire la part d'un certain déterminisme ». Le caractère essentiel de la route, par opposition avec la voie d'eau, est de « s'imprimer sur le sol ». Partout, dans les déserts, les savanes ou les montagnes, les pistes tendent à se pérenniser. Ainsi, dans l'Ouest américain, les Indiens, les prospecteurs, les colons, les chemins de fer ont-ils suivi les mêmes traces. Les obstacles, surtout, contribuent à fixer la route : les gués, les ponts, les cols, lieux de passage privilégiés, sont pour les voies de communication des « principes de durée ». Ces aspects généraux rappelés, Vidal de la Blache examine les types de « route » qui se sont succédé dans l'histoire : chemin muletier, route de chars, route construite, route moderne et chemin de fer. A l'origine, « la nature du relief décide des modes de transport ». Dans les régions accidentées, triomphe le mulet, bien supérieur à ses rivaux, cheval, bœuf, chameau ou yak. Le mulet fait apparaître le chemin muletier, escarpé, étroit, rocailleux, caractéristique des Alpes, des Pyrénées et de toutes les montagnes du pourtour méditerranéen. Au contraire, dans les grandes plaines et plateaux eurasiatiques et américains, s'impose le roulage qui donne naissance à la route de chars. « Route naturelle » que l'homme n'a pas faite mais dont il assure la permanence par certains aménagements : jalons, relais, stations intermédiaires... Dans le désert, les sources, les oasis jouent ce rôle de « points fixes ».

Se libérant progressivement de l'emprise du milieu physique, l'homme aménage bientôt des routes construites, chaussées empierrées ou pavées, qui

1. Bien que publiés la même année (1922), *Les Principes de géographie humaine* de Vidal de la Blache et *La Terre et l'Évolution humaine* de L. Febvre sont de nature fort différente : le premier est le testament posthume d'un vieux géographe, le second est l'œuvre polémique et jaillissante d'un jeune historien. Pour l'essentiel, leur documentation est antérieure à 1914.

marquent un progrès décisif. Seuls de grands empires (Chine, Empire inca, Rome surtout) sont en mesure de réaliser ces infrastructures coûteuses qui, en assurant la régularité des transports, s'inscrivent plus fortement dans le paysage. Ces voies, qui triomphent de presque tous les obstacles naturels (montagnes, fleuves, marécages) s'organisent en réseaux, font naître des carrefours, des villes : Milan, Paris, Strasbourg, la « ville des routes »... Routes de commerce, routes politiques, elles supposent des États forts qui assurent l'entretien et la sécurité. A l'époque moderne, le réseau routier s'organise plus en fonction de la centralisation des États que des impératifs géographiques. La convergence des routes françaises vers Paris est une constante de Colbert à Napoléon. A partir du XIX^e siècle, les routes se prolongent à l'échelle des empires coloniaux et effacent pratiquement les contraintes naturelles. En Algérie, elles gravissent les chaînes littorales pour atteindre les hauts plateaux. En Sibérie, les Russes poussent jusqu'au Pacifique « la route des chercheurs d'or et des déportés ». Aux États-Unis, la National Road franchit les Appalaches bien avant le chemin de fer (1811-1833).

La voie ferrée constitue-t-elle une nouveauté absolue ou un simple perfectionnement de la route ? En Europe, remarque Vidal, le réseau des routes « a été le canevas sur lequel s'est inscrit celui des Chemins de fer ». Les formes anciennes et nouvelles de circulation coexistent. Dans les pays neufs, au contraire, le train est souvent « le seul agent et le seul maître ». Si en Russie, le Transsibérien retrouve le tracé du vieux trakt, en Amérique du Nord, le chemin de fer traverse dès 1869 un continent à peine effleuré par les routes. Si de nouvelles techniques (tunnels, viaducs) achèvent de domestiquer la nature, les chemins de fer, reprenant souvent de vieux itinéraires, « s'ajoutent au passé plus qu'ils ne le remplacent ».

Lucien Febvre (1878-1956) : le primat de la volonté humaine

Fondateur de l'anthropogéographie et champion du déterminisme géographique, Friedrich Ratzel est la bête noire de Lucien Febvre. Ce brillant polémiste, interprète enthousiaste mais parfois infidèle de Vidal a créé le terme de *possibilisme* pour affirmer que la nature n'impose jamais de diktat à l'homme mais, bien au contraire, qu'elle lui laisse toujours le choix entre plusieurs solutions. Qu'en est-il des phénomènes de circulation ?

N'attendons pas de Febvre de longs développements sur les conditions naturelles qui président à l'établissement des routes. Ces études n'aboutissent, selon lui, qu'à des « résultats insignifiants », en alignant « une série de

FRANÇOIS-BERNARD HUYGHE

Cheminement animal, route humaine

Faire des routes, marquer la terre du souvenir de nos échanges et pérégrinations, autant que la transformer par notre culture et notre industrie, voilà une performance humaine qui nous enorgueillit. Cette idée évidente que l'animal ne fait pas de routes, quoiqu'il se déplace, jette quelques lumières sur le mythique Rubicon qui nous sépare ¹. Chez lui, il est facile de trouver des cas de « circuit préférentiel ». Les macrocélidés allant de leur terrier à des points où ils peuvent s'alimenter suivant certaines pistes, le Philante enregistrant la géographie de son nid par des vols exploratoires ², notre banal chat domestique patrouillant de façon ordonnée voire à heures fixes sur certains passages ³, et cent autres espèces en fournissent des exemples.

Dans une topologie riche en zones signifiantes (gîte, zones à protéger, ressources, distances d'espace, aires d'accouplement ou de parade, etc.) et bruisant de signaux, l'animal apprend à se mouvoir en suivant certains itinéraires souvent liés au territoire. Le territoire, notion à la fois écologique, comportementale et communicationnelle, zone sur laquelle l'animal défend son exclusivité par lutte, menace ou par marquage des frontières peut être individuel, familial ou collectif, fournir un avantage pour l'habitat, l'alimentation, la protection à l'égard des prédateurs..., voire ne pas exister du tout puisqu'il est nombre d'espèces non territoriales; mais dans tous les cas c'est la phylogénèse qui définit la relation univoque de l'espèce et de la zone d'espace territorialisée et c'est le territoire qui détermine l'itinéraire. A l'inverse, ce sont nos routes qui nous permettent d'avoir un territoire, que l'on entende par là la zone occupée par un groupe, ou, suivant une notion plus juridico-politique, l'étendue de pays sur laquelle s'exerce une autorité.

L'animal ne raccorde donc pas un point à un autre au hasard ni en fonction des seuls stimuli du moment; il accomplit et reproduit une séquence précise, ce qui semblerait plutôt « suivre un chemin », à défaut de construire une route. Mais, en dépit des cas d'aménagement de l'habitat, de creusement de galeries ou de divers « ouvrages d'art » comme ceux du castor ⁴, il nous semble qu'il pourrait être qualifié d'utilisateur de routes et non faiseur de routes, comme il est utilisateur, mais non fabricant d'outils ⁵.

Dans le domaine de la « navigation », la nomenclature des performances animales

constatations assez puériles ». Il n'est pas nécessaire d'être bien savant pour constater que « les plaines présentent des conditions favorables à la circulation tandis que les grands fleuves, les montagnes, les déserts... y font plutôt obstacle ». Sans doute, dans les montagnes, « les vallées guident le tracé des routes; les cols attirent de loin les chaussées ». Ainsi, les routes alpestres sont-elles presque immuables depuis l'Antiquité. Seulement, « ce ne sont là que des possibilités qui s'offrent à l'homme ». Et, suivant les circonstances, il n'utilise pas toujours les mêmes. Car, progressivement, l'humanité « tend à se dégager des liens de sujétion qui l'unissent au sol ».

devient impressionnante. Celle-ci se déroule dans un milieu non familier, du connu vers l'inconnu (ou vice versa). En témoignent au premier rang les migrations ou les multiples exploits d'oiseaux retrouvant un point précis d'une distance énorme ⁶. Difficile d'échapper à la tentation de la comparaison (voire de l'anthropomorphisme au moins dans le vocabulaire), qu'il s'agisse du « pilotage » en fonction de points de repère connus ou d'orientation « à la boussole » (l'équivalent du choix d'un cap auquel on se tient) ou encore de « navigation vraie », c'est-à-dire avec correction. Ses résultats se comparent à ceux que notre espèce a mis quelques millénaires à obtenir en découvrant le compas, le sextant, l'orientation astronomique et la performance globale suggère un rapprochement avec la route maritime, cette route/savoir dont la mer ne garde nulle trace tangible. Les « routes » du pigeon ⁷ ou du saumon sont bien des informations dont peu nous importe ici le procédé d'activation ou le mode d'acquisition, phylogénèse ou apprentissage.

C'est peut-être cette perfection du cheminement, cette impeccable programmation garantie par l'évolution qui distingue l'animal de l'homme. Nos routes, nous les animaux désorientés, nous les frayons, les cherchons et les inventons. Et nous les héritons. C'est la faiblesse de notre corps mauvais coureur, mauvais porteur, mauvais pilote qui nous y contraint comme la débilité de nos instincts qui nous lancent, perdus et incomplets dans un monde où l'inconnu commence au-delà du territoire. L'animal qui voyage se déplace toujours entre ses demeures et ne fait jamais que rentrer chez lui, nous seuls partons vraiment.

NOTES

1. Sur la relativité de cette notion, voir Serge Moscovici, *La Société contre nature*, U.G.E., 1972 et Edgar Morin, *Le Paradigme perdu : la nature humaine*, Seuil, 1973.
2. Irenäus Eibl-Eibesfeldt, « Éthologie, biologie du comportement », *Naturalia et Biologia*, 1972.
3. Voir Université d'Oxford, *Dictionnaire du comportement animal*, Robert Laffont, « Bouquins », 1990.
4. Bernard Richard, « Les Mammifères constructeurs », *La Recherche*, février 1974.
5. On discute souvent de la distinction chère à l'éthologie anglo-saxonne entre « tool user » et « tool maker ».
6. Avec ses mille kilomètres par jour pour revenir au nid, *columbia livia* (notre pigeon voyageur) semble imbattable, mais *puffinus puffinus* (le puffin des Anglais) qui, lâché à Boston, à 5 100 kilomètres de son gîte, le rejoint en treize jours se défend fort bien. Voir Marie-Martine Lamotte et Jacques Beaugrand, « L'orientation animale », *La Recherche*, janvier 1973.
7. Une théorie aujourd'hui remise en cause voulait même que le pigeon voyageur eût résolu le problème de la navigation de façon similaire à la nôtre : la latitude se déterminant par rapport à la hauteur du soleil et la longitude se calculant en fonction de la comparaison entre l'heure locale et celle du lieu d'origine.

Et « un tracé qui correspond aux nécessités d'une époque peut, à une autre époque, perdre toute valeur ». Dans un vieux pays comme la France, « on peut reconnaître nettement les chemins différents qui correspondent aux différents stades de la circulation ». Ainsi, le long de la Côte bourguignonne, distingue-t-on le vieux chemin médiéval à flanc de coteau ; la route des diligences au pied de la pente ; la route nationale et la voie ferrée, enfin, dans la plaine.

Selon Febvre, l'approche fonctionnelle des routes est beaucoup plus fructueuse que leur étude purement « physique ». Il est plus intéressant de

connaître le pourquoi de la circulation que le comment. Trois raisons impérieuses poussent l'homme à se déplacer : le commerce, la religion, la politique (et son prolongement, la guerre...). Les plus anciennes routes commerciales remontent à la préhistoire. Ce sont les routes du sel, de l'ambre, du fer... et, plus récemment, de la soie, des épices, de l'or... Elles parcourent les espaces les plus répulsifs comme les déserts dont les routes s'apparentent à des voies maritimes : n'y retrouve-t-on pas des « ports » de départ et d'arrivée, des « escales », les oasis ? « Le besoin de passer, voilà la condition nécessaire ; et, si elle existe, il n'y a pas d'obstacles qui tiennent : on passera ! » Les routes religieuses et intellectuelles sont presque aussi anciennes car l'esprit est un ressort aussi puissant que l'économie pour déterminer des déplacements lointains. La Grèce antique a connu ses grands pèlerinages. Le Moyen Âge a vu des foules sur les chemins de Rome, de Saint-Jacques-de-Compostelle, de Jérusalem... Ces migrations essentiellement pédestres et discontinues dans le temps font apparaître certaines infrastructures : chaussées plus ou moins pavées, ponts, auberges, hospices, chapelles, villes-étapes... Un personnel spécialisé s'occupe de l'entretien des chemins, de la protection des pèlerins, des marchands, des étudiants, des clercs de tout poil qui se pressent sur ces grands itinéraires. Car les routes religieuses sont aussi des routes intellectuelles où circulent idées nouvelles, formes artistiques et littéraires... Dans des conditions assez semblables, les musulmans se rendent en foule à La Mecque, les bouddhistes à Lhassa. Enfin, la route est « génératrice et conservatrice d'États ». Seul un réseau routier peut maintenir la cohésion d'États formés d'éléments disparates. De Darius à Napoléon en passant par Alexandre et César, la route seule assure une centralisation suffisante et des relations aisées avec les extrémités d'un empire. Ici, la géographie joue un rôle secondaire car il n'y a pas de « nécessité géographique » dans la structure de la plupart des constructions politiques. L'histoire l'a presque toujours emporté sur la géographie et la route est l'instrument d'une volonté historique. « L'Italie n'a pris figure de contrée politique que lorsque les voies Appienne et Flaminienne se sont combinées pour en lier les extrémités. » Ainsi, à l'origine des routes, qu'elles soient commerciales, religieuses ou politiques, qu'elles servent des intérêts matériels ou spirituels, trouve-t-on toujours « une activité réfléchie, une intelligence créatrice, une volonté éprouvée aux prises avec les puissances obscures du milieu ». En somme, il n'y a pas route parce qu'il est plus ou moins facile de circuler mais parce qu'il y a une forte volonté humaine.

Robert Capot-Rey (1897-1977) : la revanche de la géographie

Chez des auteurs plus récents comme Robert Capot-Rey ou Max Sorre, on a l'impression d'assister à un retour en force de la géographie. Capot-Rey étudie les phénomènes de circulation dans le cadre des grandes zones climato-botaniques (forêts, déserts, montagnes) et en opposant fortement les peuples nomades chez qui les déplacements sont une composante du genre de vie, et les sédentaires qui ne bougent que de façon épisodique. Avec un souci quasi ethnographique², il fait revivre les modes de transport les plus traditionnels : portage humain, caravanes dans le désert, chariots et voitures des zones tempérées, traîneaux des régions froides, pirogues et canots des grands fleuves... Si Capot-Rey nous offre ainsi une sorte d'« archéologie » de la circulation continentale, il s'ouvre aussi à des réalités plus modernes, ignorées de ses prédécesseurs : trafic automobile, route touristique, circulation intra et suburbaine.

Ses deux idées-forces sont la permanence des tracés routiers (part de la géographie) et le rôle de l'État (part de l'histoire). Mais d'abord, qu'est-ce qu'une route? « Le mot de route est singulièrement dévalué. On parle de routes de l'ambre ou du thé, comme si leur tracé avait jamais été inscrit sur le sol [...]. La véritable route est une voie de communication construite par l'homme pour que les voitures puissent circuler d'un bout à l'autre et en toutes saisons. » Si, en général, la « roue fait la route », il y a des exceptions et les lourds chariots des Boers dans le Veld n'ont pas fait naître de vraies routes. La route ainsi définie, on peut constater, au moins dans l'Ancien Monde, une étonnante pérennité des itinéraires. Depuis le XIX^e siècle, la technique ayant presque aboli la rugosité du globe, « on pouvait s'attendre que... maîtresses de franchir les obstacles ou de les contourner, les voies de communication modernes s'engageassent dans des directions nouvelles ». Or l'homme ne semble pas pressé d'innover et, dans la plupart des cas, « la route goudronnée et la voie ferrée suivent fidèlement un vieux chemin ». En Sibérie, le Transsibérien reprend presque partout l'itinéraire du trakt. Aux États-Unis, « le bison a frayé la voie à l'Indien et l'Indien au wagon; le premier transcontinental suivait les traces des lourdes voitures des Mormons, jalonnées de squelettes de bisons ». En somme, « la circulation a beau être en mesure de se soustraire au déterminisme des faits physiques, tout se passe comme si elle continuait à s'y soumettre ». Si puissantes que soient les techniques, elles permettent de franchir l'obstacle, pas de le supprimer : on perce la montagne, on ne la rase pas et le désert, « traversé dix fois, n'en demeure pas moins le désert ». Si théorique-

2. L'ouvrage de Capot-Rey, *Géographie de la circulation sur les continents* (1946), appartient justement à la collection « Géographie humaine » chez Gallimard, dont un des objectifs est de rapprocher les points de vue de la géographie et de l'ethnographie.

ment l'homme peut tout en matière de routes, la question des coûts le ramène à la sagesse, c'est-à-dire au respect de la géographie.

Et nous retrouvons la volonté humaine et le rôle de l'État. La construction et l'entretien des voies est un « travail de Pénélope » que seul peut assurer un État stable. La route est un « outil de luxe » qui mériterait de figurer parmi « les attributs régaliens au même titre que le sceptre et l'épée ». Elle est « la raison d'État inscrite sur le sol ». Les magnifiques routes du Languedoc admirées par Arthur Young ne sont que le reflet de la centralisation monarchique. Chaque fois que la France a été tentée par la décentralisation (comme sous la Constituante), « la chaussée en a pâti ». Plus près de nous, les autoroutes du III^e Reich devaient remplir les mêmes fonctions que les voies romaines. Pourtant, l'essor rapide du réseau autoroutier allemand à la veille de la Seconde Guerre mondiale s'explique moins par l'intensité du trafic automobile (qui était en 1938 plus faible qu'en Angleterre ou qu'en France) que par une volonté politique et stratégique clairement affirmée.

3. Rappelons deux faits. La thèse de Max Sorre sur les *Pyrénées méditerranéennes* (1913), porte en sous-titre : Étude de géographie biologique. Par ailleurs, sa géographie de la circulation (*La Conquête de l'espace*) s'insère dans un ensemble plus vaste : *Les Fondements techniques de la géographie humaine*, 1954. 4. Le thème récurrent du bison traceur de pistes a pour origine l'article de Henri Baulig, sur la distribution des moyens de transport et de circulation chez les Indiens de l'Amérique du Nord, *Annales de géographie*, 1908, pp. 433-450.

Max Sorre (1880-1962) : du bison à l'autoroute

Deux influences dominent la pensée géographique de Max Sorre : la biologie et la technique ³. Esquissée par ses prédécesseurs, l'idée de routes antérieures à l'homme prend chez lui toute son ampleur. « Les sociétés animales, affirme-t-il, offrent l'image de phénomènes que nous retrouvons dans les nôtres : hiérarchie, division du travail, sens de l'appropriation... » Il insiste surtout sur les migrations animales qui peuvent affecter des masses énormes d'individus. En particulier, les déplacements « d'herbivores nomades au cœur de la brousse créent des pistes persistantes ». Avant même le développement de routes commerciales, ces pistes ont été suivies par des peuples nomades (chasseurs ou pasteurs), qui ont calqué leurs migrations sur celles des grands herbivores, daims, élans, bisons. Ceux-ci, entre pâturages d'été et d'hiver, suivent des trajets immuables, jalonnés de points d'eau. Ainsi, en Amérique du Nord, entre Appalaches et Rocheuses, existe tout un réseau de pistes, « aux bords indécis sans doute mais possédant déjà les caractères de la route : espace soustrait à la végétation naturelle, débarrassé d'obstacles, attaché à des repères fixes et consacré à la circulation ». On voit que la conception de la route de Max Sorre est beaucoup plus large que celle de Capot-Rey. Pour les Américains, ajoute-t-il, le bison est le premier des *road breakers* (faiseurs de route) de l'Ouest qui sont, suivant le proverbe du Kentucky : *The buffler, the Ingin* (l'Indien), *the Ingineer* ⁴.

Peut-on appliquer la même théorie à l'Ancien Monde et singulièrement à

l'Europe? On a montré que les drailles, ces antiques chemins de transhumance entre le Massif central et les plaines languedociennes, ont souvent guidé les voies romaines et médiévales. Mais peut-on généraliser? Sorre se défend de tomber dans un anthropomorphisme facile et il est certain qu'en Europe, avec l'essor précoce de l'agriculture, du commerce et des villes, la circulation des hommes a obéi à d'autres lois qu'à celles de la sociobiologie. Après les transitions obligées de la voie romaine et de la route goudronnée, Sorre nous transporte du néolithique au XX^e siècle, de la route naturelle à la route artificielle. La route naturelle existe-t-elle encore? Les seules régions où des véhicules à roues peuvent se déplacer sans aménagements spéciaux sont les plateaux et plaines désertiques formés de roches dures. Et, actualisant l'image un peu vieillotte des chariots boers dans le Veld, Sorre évoque la circulation aisée des automobiles sur les hamadas et les regs du Sahara. La forme achevée de la route artificielle est l'autoroute. Totalement construite par l'homme et spécialisée à l'extrême, elle a une origine fonctionnelle car, si la roue donne la route, l'automobile donne l'autoroute. Pourtant, écrivant vers 1950, Max Sorre est encore sous l'influence de la mystique allemande de *l'autobahn*. L'Allemagne hitlérienne n'avait-elle pas voulu en faire le symbole de l'unification matérielle et spirituelle du Reich? Ses promoteurs n'y voyaient-ils pas « une victoire de la technique allemande et l'expression même de la culture nationale » en attendant d'étendre le réseau autoroutier à l'ensemble de la Grande Europe?

Avec ou sans autoroutes, l'automobile a révolutionné la géographie de la circulation terrestre. Des continents entiers (Afrique noire, Amérique du Sud), où la voie ferrée n'avait fait que de timides apparitions, sont entrés directement dans l'ère des transports routiers rapides et de masse. Dans ces pays « neufs », l'automobile « joue le rôle pionnier que jadis la locomotive a joué ».

Fragiles rubans reliant les hommes, les routes n'ont cessé de fasciner les géographes. Au-delà des différences d'approche, trois certitudes semblent s'imposer : la force des conditions naturelles qui assurent une certaine permanence des itinéraires ; le poids de l'histoire et des techniques qui ne cesse de faire évoluer les moyens de locomotion ; la prépondérance du politique puisque seul l'État a le pouvoir de vaincre tous les obstacles et de faire vivre la route.

Numa Broc a enseigné la géographie humaine à Montpellier et Perpignan. Il a publié *La Géographie des philosophes*, en 1975, *La Géographie de la Renaissance*, en 1986, *Les Montagnes au siècle des Lumières*, en 1991, *Regards sur la géographie française de la Renaissance à nos jours*, en 1994-1995, et *Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIX^e siècle*, en cours de parution depuis 1988.