

RÉGIS DEBRAY

Rhapsodie pour la route

Qu'est-ce qu'une route ?

A première vue, une question qui ne se pose pas. Interroger ce qu'on a chaque jour sous les pieds ou les roues donnerait même envie de rire. Et pourtant, quand François Dagognet nous a proposé d'y réfléchir de concert, nous nous sommes mis en branle dans l'enthousiasme, avec et derrière lui. Au risque de vagabonder, je dirai tout à trac et dans le désordre ce qui nous a mobilisés.

Étudiant le vaste domaine des transmissions de sens, ou si l'on préfère les modes de transport des messages et des hommes à travers l'espace et le temps, la médiologie ne pouvait que rendre hommage au médium inconnu qu'est la route.

Dans notre champ d'investigation, on n'est pas du genre à dédaigner la terre à terre. Sans bannir évidemment les routes maritimes, aériennes et informatiques, ce numéro des *Cahiers de médiologie* part de la route en sa plus simple expression : la trace tangible inscrite matériellement dans le sol.

La route dans l'abstrait est archétype, symbole, rituel, obsession, rêverie, emblème... De ce prodigieux réservoir de métaphores, on ne fera pas litière. Mais avouons-le d'emblée : tournant le dos à l'Idée, nous voulions considérer le fait. Pauvres poètes, nous nous sommes épris des routes sans majuscule, avec chaussée, bas-côtés et numéros, celles qui se construisent et se cartographient, qui s'abîment, se réparent, s'empruntent, se quittent et même, pour notre plus grand plaisir, se photographient.

La route donc, au sens strict : le haut du pavé des voies de circulation extra-urbaine, qui n'est pas du même ordre que la piste, la draille, le layon, la tortille, le chemin forestier et même vicinal.

Sans perdre de vue le sens large : toute ligne d'itinéraire répétable et réversible, quel que soit le milieu physique.

En somme la grande voirie humaine.

*

Il y a de l'effronterie à vouloir dévoiler l'étrangeté des routes. Celles-ci ne se cachent-elles pas en se déroulant à ciel ouvert ? « Le lieu le plus obscur est toujours sous la lampe. » Le message occulte le canal, comme les engins les systèmes, comme les flux laissent dans l'ombre les réseaux. Plus ces derniers performant, mieux ils savent s'évanouir. Est-ce une raison suffisante pour dédaigner l'asphalte ? Apparemment, oui. Éternel handicap de tout ce qui gît en dessous, l'*upokeimenon* des grecs, par où se désignaient le substrat et le principe. Quand la voirie est bonne, elle ne se fait pas remarquer. Prestige du véhicule, humilité du vecteur. Pour un *homo velox* qui fend l'air, n'aura-t-il pas cependant fallu des milliers de cantonniers, de casseurs de cailloux, d'ingénieurs pour charrier, délimiter, débayer, revêtir, entretenir ? Sans le génie qui a fait la route, pas de génie pour faire des pointes... Quel homme à idées n'a pas son mot à dire sur la vitesse ? Mais

où est la philosophie officiellement habilitée qui considère les Ponts et Chaussées, nos couloirs aériens ou la maintenance au sol ? Ce refoulement, cet escamotage invétéré des contrebass, nous en avons fait une haute culture. Lisez la meilleure littérature de chez nous, de Nerval à Morand, et vous verrez comme le phaéton snobe le pavé, l'Orient-Express, le ballast et l'Hispano-Suiza des concours d'élégance, le bitume. L'homme pressé ne paye pas ses dettes aux infrastructures. Proust lui-même rêve au « wagon magique » qui le conduira à Florence, non au rail qui conduira le wagon. On a tant chanté les gloires et les plaisirs aérodynamiques, cinétiques, stroboscopiques, etc., l'épopée des moteurs, la beauté des fuselages et des chromes que l'histoire concrète des « porteurs » est reléguée aux marges. Combien savent que McAdam est un nom propre ? Quel chanfrein des échanges et des Lumières paye son dû à Perronnet, l'inventeur de l'empierrement (1742), à Trésaguet, à Trudaine et à Cassini qui ont relié l'homme à l'homme et désenclavé la pensée ? L'ivresse circulatoire suppose l'inerte, le terne aménagement. « L'homme commence par les pieds », disait Leroi-Gourhan, et le médiologue s'en souvient : il commence toujours par regarder par terre – préalable obligé à toute anthropologie sérieuse. Il endure le déni de support comme un déni de justice. Il refuse de faire sienne l'ingratitude de l'individu qui pense ou qui crée envers les pistes d'envol que certains techniciens viennent lui glisser sous les semelles, les roues, la main ou le regard pour lui permettre de décoller. Ces trop modestes surfaces d'inscription, de projection ou de locomotion que sont, par exemple, le papier, l'écran, la route ne font pas sensation mais la permettent. Invisibles et omniprésents *sine qua non*, qui n'acquerront jamais la gloire du mythe culturel ou philosophique car ce qui soutient le déploiement des mythes se dérobe malicieusement à la glorification. La médiologie se propose ni plus ni moins d'en faire des objets de pensée à part entière. Qu'il nous soit même permis, par un lyrisme rééquilibré, d'exalter çà et là l'inférieur, l'immobile, l'anonyme et le trivial. Ce n'est pas négliger les effets pervers de l'effraction routière du monde : accidents, nuisances, violence. Les morts et les blessures. La route a de quoi inspirer la même ambivalence de sentiments que la langue inspirait à Ésope. Encore faut-il rendre à ce vecteur trop occulté la place qui lui revient et qu'il n'a pas. Fleuves, mers et détroits retiennent le géographe ; les ponts, viaducs, barrages et écluses émeuvent à vue d'œil une instinctive reconnaissance. Aqueducs, oléo et gazoducs exaltent l'imagination savante. Il n'est que temps de sortir le plus élémentaire des médias, la route, du sommeil dogmatique où l'ont plongé à

la fois le découpage des disciplines reçues en l'École et la présomption idéaliste en chacun de nous.

*

Dieu : le voyageur sans chemin, celui qui arrive où il veut sans avoir à prendre la route. De cette négociation fine avec le milieu naturel, il n'a nul besoin. Équiprésent à tous les points de la Création, sans délais ni montagnes interposés, la médiation routière lui reste superflue. Quel ennui ce doit être, l'ubiquité. Nos téléprésences numériques vont-elles nous faire goûter le plus attristant des attributs de l'*Ens perfectissimum*? Signe de finitude, la route est d'abord une contrainte imposée à la créature par l'espace physique. Cette humiliation devrait nous réjouir.

*

Abornement, circonscription, enracinement ; arrachement, transhumance, délivrance : les deux pulsions de sens contraire qui rythment le rapport du vivant humain à son milieu comme systole et diastole ont dans la route une Muse commune. Avec elle, je m'échappe comme je reviens : la promesse de fuite est aussi celle des retrouvailles (en quoi « le chemin de la vie » est un mensonge puisqu'il ne se rebrousse pas). Elle a son code, ses panneaux, bornes, flèches, et plaques. Elle connecte l'ici à l'ailleurs. Le réel au fantasme. Le seuil à l'horizon. Mon foyer civilisé à mes confins de barbarie. Homme libre, toujours tu chériras la route. Elle dynamise la « plante humaine », et canalise notre bougeotte. Elle prévient l'ankylose autant que l'errance gratuite. Elle incite à aller se perdre au loin en empêchant de se perdre alentour. Aventure et nostalgie, contradiction infiniment gaie, truchement entre l'homme intérieur et la nature extérieure, la fête dialectique qu'est toute route donne à l'espace sa profondeur de temps et au temps une étendue palpable. Elle branche le sens intime sur la *res extensa*, via l'*itinéraire* ; et leste le temps qui s'évapore, via le *tracé* qui dure (les routes survivent aux routiers). La médiation routière opère la soudure physique entre ma niche et les grands périmètres. Axe matériel d'un essor spirituel : *Homo viator*. S'y inscrit notre oscillation pérégrinale, entre le désir du lien et l'envie de se délier, l'ancrage et la fugue. Je veux la coquille et le vaste monde ? Je ne peux avoir les deux ensemble ? La grande voirie les fera alterner, d'où la jubilation routière. En m'avoyant, comme dit Montaigne,

je brise ma coquille. Et derrière l'horizon, je ferai miroiter tout du long la Princesse lointaine, avant que je ne décide de rentrer à la maison, cap à la camomille.

*

Le pas humain a fait le terroir ; le cheval, la nation ; l'auto le Continent ; l'avion la planète Terre ; le lanceur spatial, le cosmos. La construction véhiculaire de l'espace nous rappelle que notre donné est toujours un artefact. Le réconfortant est que chaque nouveau véhicule, loin d'effacer le territoire précédent, tend à le revaloriser. Ce que ce dernier perd en valeurs fonctionnelles, il le retrouve bientôt en saveurs affectives. La petite échelle dont l'économie nous dépossède, la culture s'en empare pour l'ériger en référence et fondement. Aujourd'hui, parce que nous sommes allés sur la lune, nous réapprenons le terroir. Ce n'est pas le moindre charme du tête-à-queue des espaces emboîtés, plus ou moins enchevêtrés, où nous nous mouvons, que cette vertu qu'a le progrès technique de déjouer narquoisement, à chaque révolution locomotrice, les catastrophes attendues. Branché sur l'écosystème terrestre, chacun se pelotonne dans son nid.

*

On rêve d'une diététique, et, pourquoi pas, d'un Art de la route comme il y en a de la fugue, et cela ferait comme une morale approximative et tendre, un espace-temps bien tempéré. Entre deux extrémités. Pas assez de circulation : on s'enlise. Trop : on se vide. Excès de rusticité, excès de frivolité ; bouseux ou volage : la balançoire vaut pour les époques comme pour les contemporains. Cette discipline locomotrice, à usage privé, s'impose d'autant plus que la coutume du pèlerinage chrétien a disparu. On rencontre tant de malheureux qu'on a envie de plaindre de n'avoir pas vraiment « fait du chemin ». Au fait, nous pouvons tous nous prendre en flagrant délit d'excès de vitesse – nous, les avaleurs d'espace que le temps avale. Sortir de l'ornière, s'extirper des petites vicinalités rurales était excellent ; y revenir six mois sur douze ne nuirait pas à la santé. Un peu plus de fondrières, de gadoue et d'embourbement lesterait heureusement le « yuppie » qui menace en tout homme pressé. Plus un quatre-roues accélère, plus se réduit la surface de contact du pneu avec la chaussée ; l'attention d'un esprit au réel décroît aussi, comme l'adhérence au sol, en raison

de sa vitesse. A trop vive allure, le penseur devient songe-creux, comme l'automobile, aquaplane. D'où les accidents. L'autoroute fait gagner du temps, et de la sécurité, soit ; on peut aimer son esthétique, son audace, sans négliger ce que désapprend le lisse ruban à quatre voies : la ténacité dans l'effort, le don de rêverie, une certaine appropriation sensible de l'espace, l'odorat et l'affût du regard – apprentissages de marcheur.

*

Lenteur et longévité iraient-elles de pair ? D'où viendrait le besoin de se rééduquer périodiquement à la proximité, à petites foulées. En quittant l'autoroute par exemple. La culture du pas apaise les tourments de l'éphémère. Dès qu'on met sac à dos et que la chaussure bute sur les cailloux, l'esprit se désintéresse des dernières nouvelles. Quand je fais trente kilomètres par jour, à pied, je calcule mon temps en années ; quand j'en fais trois mille, en avion, je calcule ma vie en heures. Faire la terre buissonnière, s'échapper des réseaux, c'est aussi se soustraire à l'« actualité » (modalité temporelle d'une viabilité facile). Dis-moi ton rayon d'action, je te dirai ton unité de temps utile. L'extraordinaire durée des grandes religions n'a pas peu à voir avec ce fait que leurs fondateurs allaient à pied. L'âme piétonne accroît ses chances de survie, comme si tout ce qu'un homme perdait en espace vécu, le temps le lui rendait avec intérêt. Incubation aujourd'hui, résurrection demain ? Il faudrait penser ensemble le siècle de l'accélération (Morand : « la vitesse a cent ans ») et la volatilité croissante des avant-gardes. Remède à toute « nouvelle philosophie », à tout art conceptuel et postmoderne : les sentiers de grande randonnée. La question n'est pas de savoir si l'âme peut avancer sans les pieds, mais si la roue, enveloppée et guidée comme elle l'est, lui permet encore de se projeter au loin. Nous goûtons tous de belles songeries ferroviaires, y compris en TGV. Mais rappelons-nous les percées de Nietzsche, les échappées ambulatoires d'un Rimbaud : cinq kilomètres à l'heure, avec semelles trouées.

*

Effet intellectuel de l'abréviation des trajets : n'est plus aujourd'hui recevable n'importe quel « discours de la méthode », cette marche d'approche des concepts où notre vidéosphère ne voit que préliminaires tardigrades et oiseux. Le gradualisme des hypothèses, le différemment de la conclusion, le

détour calculé – tout cet appareillage de la rationalité critique pourrait se raccorder à l'infinie patience du marcheur, ou à l'endurance du cavalier. Désormais, nous entendons être arrivés sitôt partis. On devine certaines connexions entre progrès de l'occultisme et gains de vitesse. Entre la légèreté des pensées et l'impatience des transportés.

*

Il n'est pas sans signification qu'à l'ère des gros-porteurs et du tourisme de masse, devenu la première industrie mondiale, le récit de voyage soit devenu le petit dernier de la classe littéraire (*Tristes Tropiques* date de 1955, juste avant le basculement). Dès lors que le site se détache de ses voies d'accès, que la curiosité *** (vaut le voyage) ou ** (mérite un détour) peut, à la limite, se découvrir sans qu'on ait à s'y rendre cahin-caha, l'espace perd en gravité symbolique et le franchissement des distances, de sa vieille valeur initiatique. Fin du grand Tour, du « pèlerinage aux sources », du Voyage en Italie, en Grèce ou en Orient comme rite de passage et expérience romantique (à consigner dans un carnet, un livre de mémoires ou un Itinéraire). Que ce soit pour la psychanalyse ou la spiritualité, le voyage voit disparaître son énigmatique crucialité ; Rome n'a plus de quoi fasciner Freud, ni l'Acropole Renan. Restent l'Inde, il est vrai, et Katmandou. Jusqu'à quand ? Facilités d'accès et tour operators risquent d'avoir bientôt raison des terres promises de notre culture.

*

Saint-Exupéry note dans *Terre des hommes* que l'avion « nous a fait découvrir le vrai visage de la terre » et que « notre vue s'est aiguisée », quand « les routes durant des siècles nous ont trompés ». Outre que c'est là faire fi de la relativité des médiasphères (chaque régime de vitesse, chaque mode de transport produit un espace propre, avec ses coordonnées de « vérité »), la remarque laisse un peu sceptique, à parcourir les écrits de deux fortes personnalités visuelles, l'un marcheur, l'autre planeur.

Malraux, qui jauge au premier coup d'œil sans mettre pied à terre, regarde le monde d'avion, en plongée ; Gracq à niveau d'homme, en rentrant dans l'écran, au rythme de la sève et des souliers cloutés. En perspective aérienne, plus de lieux singuliers – fleurs et arbres, à quatre cents à l'heure, fondent au noir. La méticulosité descriptive, la jouissance du terme

exact, l'arpentage paysagiste exige d'aller au ralenti et de laisser infuser. Malgré le vélocité ambiante, il ne m'étonnerait pas que les études sur le sujet résistent aux à-peu-près oraculaires. La perception fine, aux brusqueries de survol. Le plan rapproché, au grand angle du grand homme.

La suggestive intensité du rendu serait-elle en raison inverse des distances parcourues ? Voilà qui justifierait un éloge des horizons bornés, tant le resserrement du champ de vision peut aiguïser l'acuité sensorielle et verbale. Julien Gracq n'a guère quitté la France, qu'il a parcouru en 2 CV et en se promenant, soigneusement. Pas facile, chez Malraux, de faire la part entre le visionnaire et le presbyte. Le fulgurant et l'expéditif. Aucun bluffen revanche chez Gracq, où rien n'est flouï emprunté : ce cartographe si poli avec les choses se révèle paradoxalement moins « décorateur » que le reporter télégraphique qui assurait avoir « découvert » par la voie des airs la capitale de la reine de Saba, au Yémen, amoureux qu'il était des cockpits et des vues cavalières. Lequel déniche plus de secrets, le piéton géographe du pays nantais, ou l'aviateur des brumes millénaires ?

*

Chaque médiasphère ses bolides. Se souvenir qu'en 1894, en pleine graphosphère, le vélocycliste est vu comme un danger public et odieusement démocratique (un pauvre à vélo pouvait doubler un duc, en défiant les hiérarchies sociales de la vitesse). Le bicycle était l'engin le plus rapide sur terre battue. Pour les cyclophobes, nombreux chez les gens de lettres, le vélocipède, forme achevée du « vélociférique » de Goethe, c'était la fin du monde. Chaque époque la sienne.

*

François Michelin, rencontré à Clermont-Ferrand et à qui je demande lequel des deux a « fait » l'autre, de la roue et de la route, de l'œuf ou de la poule, me répond : au départ, vers 1900, c'est la route qui a fait le pneumatique. Pourquoi ? Parce que la route de terre était mauvaise et que la seule façon de boire l'obstacle était le boudin d'air protégé. Avec la roue à bandages pleins qui équipait les fiacres et les voitures hippomobiles, aucune mécanique, aucun moteur n'aurait résisté, compte tenu de l'état des chemins. Le pneumatique a donc lancé l'industrie automobile dont l'essor a lui-même obligé à goudronner les routes (contre la poussière, entre

autres). Le goudronnage des routes a permis en retour d'accroître la puissance des moteurs et d'améliorer le confort des voitures, dont le perfectionnement technique a rendu nécessaire l'autoroute – soit la route exclusive sans piétons ni vélos. Mais c'est le besoin de gagner du temps qui, peu après 1700, avait suscité les grandes routes royales, alignées, normalisées, nivelées, réglementées. Ainsi que les premiers véhicules légers : diligences suspendues, turgotines et malles-poste. Suivies par les calèches, cabriolets et tilburys du siècle dernier. La vitesse fait la route qui fait le pneu qui fait l'autoroute, etc. Le dialogue sans cesse relancé de la semelle et du sol illustre excellemment la causalité médium-milieu : toujours en boucle systémique, jamais par le déterminisme à voie unique.

*

Ce n'est pas pousser à la roue de la mélancolie que d'observer ceci : le maillage routier de l'écorce terrestre, qui décuple notre faculté de découverte, diminue d'autant notre envie de découvrir. Domesticqué, le territoire perd en valeurs émotives. S'il ne fait plus peur, il fait aussi moins rêver. Cartes et guides étioient l'aura des lointains ; la roue de secours, les garages et l'autoradio dédramatisent la mise en route. Les techniques automobiles ont apprivoisé les loups et les brigands qui hantaient les nuits du pèlerin. Passé un certain seuil cartographique, l'émotion retombe. Il n'y a plus de jouissance à monter en voiture ou en avion, non plus que de frayeurs particulières. Le hasardeux fait place à la catastrophe. Nous sommes passés de la route-aventure à la route-accident. D'une poétique de la rencontre à une statistique des risques. Tel serait, pour notre système nerveux occidental, le contre-effet de la « contraction tellurique » du XX^e siècle : le définitif rétrécissement du voyage en transport, ou l'amer passage du frisson au bâillement.

*

Antidote à la remarque précédente : plus avance la domestication de l'espace du dehors, à la Jules Verne, plus on se tourne vers la reconnaissance des « espaces du dedans », à la Michaux. La planète bien saignée, acquise à la transparence, le pays quadrillé par les topoguides (la France est le pays le plus cartographié du monde), l'éperonnage par l'ailleurs ne joue plus en sorte que la fascination inquiète du flou se reporte sur les

dernières contrées sauvages qui nous restent : les *terra ignota* de l'inconscient, de la mémoire, des tropismes et des pulsions. Les mystères ont glissé à l'intérieur, le désenchantement géographique réenchante l'histoire des peuples et des intimités. Il faut féliciter les pionniers du goudron et du rail, les poseurs de câbles et de balises, et maintenant les promoteurs du GPS (*global positioning system*) par satellite, de cela aussi : la transition qu'a connue notre culture, dont témoignent presque trop abondamment notre littérature et nos sciences humaines, d'une anatomie de l'espace à une physiologie du temps. Comme on ne peut plus se perdre nulle part et que le besoin de se perdre demeure, on est passé d'un inventaire à trois à un inventaire à quatre dimensions. Les tracés rectilignes en surface ont reporté à la verticale les labyrinthes majeurs (ainsi que l'obligation morale de délabyrinther le psychique lui-même). McAdam a passé le relais exploratoire à Sigmund Freud. Les aiguilleurs du ciel, à Nathalie Sarraute. Qui s'en plaindra ?

*

L'amateur de romans picaresques, peut-être. Ce ne sont pas seulement Don Quichotte (avec le tandem boitillant du cheval et de l'âne) et le roman de chevalerie qui ont pâti. Un certain lien aux lieux a disparu avec le stupéfiant passage du cheval-crottin au cheval-vapeur, de l'écurie à la station-service, du cocher au chauffeur. Les cahots du carrosse ou de la diligence, la fondrière, l'essieu qui se brise et le précipice, le gîte d'étape et le relais de poste convoaient, sous le pittoresque du « par monts et par vaux », un certain rythme narratif, un certain ton aussi, frondeur et primesautier ; cette fantaisie causeuse et flâneuse, ces bifurcations et ces digressions, cet art de musarder qui vont avec le clopin-clopat des voies embroussaillées et mal pierrées, l'entrelacs fluctuant des chemins charretiers, les ruades de la rosse fourbue. Mettez *Jacques le fataliste* dans un TGV ou *Tristram Shandy* assis dans un avion long-courrier, que restera-t-il de la liberté d'invention et de la cocasserie du ton ?

*

« Un miroir qu'on promène le long du chemin », définition du roman chez Stendhal. A force de disserter sur le miroir (déformant, réaliste, plus ou moins fidèle, etc.), les sciences littéraires (et humaines en général) ont

oublié le chemin. Une fois de plus, le matériel passe à l'as – comme si le support physique n'avait aucun enjeu moral. Le roman classique, c'est l'esprit de la route, au sens esprit-de-vin : la distillation en mots d'une randonnée.

D'où la chronologie du genre. Il commence au milieu du XVIII^e siècle – début de la grande mutation des routes en Angleterre et en France – et s'épanouit en même temps que le siècle épique des Ponts et Chaussées, le XIX^e (Balzac, dont les meilleurs romans se ramènent à un « où mènent les mauvais chemins ? », connaissait tout de cette administration). Le roman a partie liée avec le sol asséché et empierré, la borne et le carrefour. Pas avec le sentier ni le chemin muletier : la route carrossable, le « pavé du roi », et le cheval de demi-sang (celui qui trotte sans galoper, qui peut à la fois porter et tirer). L'attaque de *La Chartreuse* nous fait battre le cœur, comme si on montait en selle pour franchir le Saint-Bernard. Le brio stendhalien, c'est le trot enlevé d'un excellent cavalier – ce qu'était Henri Beyle qui a traversé à cheval toute l'Europe, comme la plupart de ses pairs.

Ce n'est pas qu'Alexandre Dumas. C'est le roman lui-même qui est synonyme de tribulations, dangers, mauvaises passes, aubaines, intempéries – toute cette luxuriance un peu canaille et bringuebalante du voyage à l'amble du quadrupède, qui activait si fortement le jarret, l'avant-bras et les neurones. La bravoure, la *virtù* romanesque, c'était celle de l'obstacle surmonté – autre nom du cheminement. Plus de nids-de-poule, cassis et dos-d'âne, plus de suspense ni de péripéties ? Route et roman : même puissance de suggestion, et même définition minimale : une enfilade d'événements dramatiques. L'*ethos* du roman peut-il survivre au *pathos* de la route, et si oui, échapper à l'ennui ? Peut-on dédramatiser le voyage et trouver encore à l'homme quotidien banalement ambulante un goût d'insolite ? Disons que tunnels percés, ponts jetés, chaussée asphaltée, sans même parler des autoroutes de l'information, un certain confort véhiculaire déshabituée l'inventeur de mots monté sur coussins d'air ou sur logiciel des exténuantes courses d'obstacles qui émoustillaient tant ses aînés (auteurs et lecteurs d'antan). Nos romanciers ont-ils la jambe lasse ? Une certaine odeur de renfermé s'installe chez les nomades postmodernes : l'*ego* occidental ne quitte plus sa carlingue. Nous voilà tous casaniers en constant déplacement.

*

Péguy ne savait pas monter à cheval. Trop peuple. Aussi ne fut-il pas

promu capitaine – ni romancier. Il partit en piéton pour la « der de der », petit lieutenant de réservistes, le képi sur l'œil, le barda sur l'épaule. Il partit pour la Meuse avec la même bonne paire de brodequins ferrés que, dix ans plus tôt, pour la belle route plate de Beauce. 80 kilomètres en trois jours, jusqu'à « la flèche inimitable et qui ne peut faillir ». Sa prose de pèlerin est une chanson de route; ce nostalgique des chevaleries est descendu de son destrier, il eut le souffle long du marcheur démocrate. « La route nationale est notre porte étroite », disait-il. Le petit Orléanais n'est jamais allé bien loin; n'est pas sorti de France, et dans sa paroisse, au sud, jamais plus bas qu'Orange. Il a tracé le sillon dans un mouchoir de poche, et le sillage remue encore cent ans après. Ses litanies montent du jarret; c'est la cadence incantatoire d'un pas régulier et têtue. Il n'y a pas si loin de ces brodequins 1900 aux sabots en bois de hêtre, avec, en dedans, la paille bien sèche des soldats de l'An II. Sa poésie, c'est la marche faite mystère, élevée à la puissance du rite, dans le balancement, l'ahanement, l'engourdissement des longues courses. Et la morale péguyste, n'est-ce pas la route faite expiation, la marche à pied devenue devoir et vertu ? « Ce qui importe, c'est d'aller. D'aller toujours. C'est le trajet lui-même et comme on le fait. » Au fond, ce qu'il reprocha à Dreyfus, sur le tard, en acceptant la grâce présidentielle pour couper court à une énième épreuve judiciaire, c'est de poser le sac avant l'arrivée. « Il faut, disait-il, que celui qui est investi marche. » A travers la juste plaine, la plaine impitoyable, la dernière côte en vue, « ferme comme un espoir ».

Et il a marché jusqu'à sa dernière côte, consacrant ses ultimes pages avant de monter recevoir sa balle au front, en juillet 1914, au bas de la Note conjointe sur M. Descartes et la philosophie cartésienne, à méditer le continu et le discontinu des routes de France. A égrener le chapelet si bien rythmé des poteaux indicateurs et des poteaux télégraphiques, rouges et blanches, et des petites bornes hectométriques, jaunes et blanches. La métrique de la départementale en leitmotiv, avec ses décasyllabes, ses strophes-étapes et ses arrêts-soupirs. La route piétonne, ou l'étendue mise en musique.

*

Puissent l'hétérogène, l'erratique et le discontinu de ces notations trop personnelles ne rien enlever à la consistance et l'importance de notre thème. Substituer le parcours au discours, le trajet au projet, disons l'examen des

acheminements à l'exégèse des idéalités – ce geste fondamental propre à l'approche médiologique remplace l'humble locomotion, avec sa vaste gamme de modes et moyens, en cœur de cible. La route n'est pas une anecdote, une excursion pittoresque à reléguer dans les bas-côtés du savoir. Elle donne directement, et de plain-pied, sur le bipède humain en pleine action.