

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