

Un autre regard sur la route et les mobilités durables

Gilles Rabin
Luc Gwiazdzinski

SI LA ROUTE



M'ÉTAIT CONTÉE

Préface de Xavier Emmanuelli
Posface de Philippe Frey

Par les
auteurs de
**Si la ville
m'était
contée**

EYROLLES

Si la route m'était contée est avant tout une introduction à la route, une invitation au voyage, au départ, à un ailleurs qui démarre en bas de chez soi. C'est aussi une invitation à réinvestir les temps et les territoires du déplacement, à retrouver la continuité des parcours là où nous passons notre temps à zapper. Les clés de lecture permettent de comprendre, pratiquer, gérer ou s'amuser avec la route, son environnement, ses hauts et ses *bas-côtés*.

Chacun d'entre nous a un rapport intime à la route et au chemin qu'il convient de réinterroger au regard des évolutions technologiques et sociétales. *Faire de nous des touristes routiers*. C'est le pari que font deux fous *des mobilités*.

Ils nous invitent à traverser la route pour découvrir un autre monde, d'autres populations, d'autres rites, au bout du voyage ou au bord du chemin. La route change, changeons de regard sur la route ! Dans une société en mouvement passons *des déplacements aux mobilités durables, de la route à une nouvelle intelligence des mobilités, de notre statut de voyageur à celui de « mobilien »*. L'aventure est au bout... de la route.

Gilles RABIN est docteur en économie. Co-fondateur de l'Agence *Sherpaa*, il dirige le *Comité d'expansion de l'Essonne*, conseille l'*Association des villes et régions européennes de la grande vitesse* et est membre du comité de rédaction de la revue *Urbanisme*.



Luc GWIAZDZINSKI est docteur en géographie. Directeur de l'Agence *Sherpaa*, Professeur associé à l'UTBM, enseignant à Politecnico de Milan, chercheur aux laboratoires *Systèmes et transports et Image et Ville*, expert européen, il dirige plusieurs programmes de recherche sur la ville, les temps sociaux et les mobilités.

Code éditeur : G53619 • ISBN : 978-2-7081-3619-9

Si la route m'était contée...

Un autre regard sur la route
et les mobilités durables

Groupe Eyrolles
61, bd Saint-Germain
75240 Paris cedex 05
www.editions-eyrolles.com

Des mêmes auteurs

RABIN G., *Ville et grande vitesse*, Édition Mardaga, 2003.

GWIAZDZINSKI L., *La ville 24h/24*, Éditions de l'Aube, 2003.

GWIAZDZINSKI L., RABIN G., *Si la ville m'était contée*, Éditions Eyrolles, 2005.

GWIAZDZINSKI L., *La Nuit dernière frontière de la ville*, Éditions de l'Aube, 2005.

GWIAZDZINSKI L., ESPINASSE C., HEURGON E., *La Nuit en questions*, Éditions de l'Aube, 2005.



Le code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992 interdit en effet expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droit. Or, cette pratique s'est généralisée notamment dans l'enseignement, provoquant une baisse brutale des achats de livres, au point que la possibilité même pour les auteurs de créer des œuvres nouvelles et de les faire éditer correctement est aujourd'hui menacée.

En application de la loi du 11 mars 1957, il est interdit de reproduire intégralement ou partiellement le présent ouvrage, sur quelque support que ce soit, sans autorisation de l'Éditeur ou du Centre Français d'Exploitation du Droit de copie, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris.

© Groupe Eyrolles, 2007.
ISBN : 978-2-7081-3619-9

Gilles RABIN
Luc GWIAZDZINSKI
Préface de Xavier EMMANUELLI
Postface de Philippe FREY

Si la route m'était contée...

Un autre regard sur la route
et les mobilités durables

EYROLLES



À Pierre qui a fait de la route un chemin
et d'une voiture sa maison.
À Arthur et Xavier qui hésitent encore sur les routes à suivre.
À Philippe qui a su sortir les gens de la rue.
À George, qui accompagne désormais les autres
sur le chemin.
À Michèle qui me montre la voie.
À Saint-Lys Radio pour ceux qui cherchaient leurs routes.
À cette chorale qui chantait entre Coblenze et Bonn.
À Édouard, Monique, Annick et Jean-Luc qui se reconnaîtront.
À notre amie Zhouzhen enfin, pour qui la route est un enfer.

REMERCIEMENTS

D'autres avant vous ont subi nos tropismes, participé à nos dérives sans défaillir, ni tailler la route. Ils connaissaient nos travers avant d'arpenter les traverses. Un grand merci à ces martyrs du quotidien.

D'autres ont croisé notre chemin, accepté la rencontre, transmis des savoir-faire et des savoir-être. Un grand merci à ces compagnons de route.

D'autres nous ont lâché les chiens. Pas de route ni de chemins sans aboiements. Merci quand même ! Sans eux, le paysage sonore aurait paru bien terne.

Un autre enfin, nous avait accompagnés et invités à poursuivre sur cette voie, imaginant de nouveaux parcours. Il nous a quittés en cours de route. Nous essaierons de suivre ses traces. Merci à l'ami Pierre Sansot.

SOMMAIRE

Avant-propos	XI
Préface de Xavier Emmanuelli	XV
Avertissement	XXI
Introduction	XXIII

PREMIÈRE PARTIE

L'état des routes

Premières définitions	7
Une longue histoire	11
De nouvelles évolutions	17
Un nouveau contexte	25
De nouvelles pratiques	33
De nouveaux impacts	39

DEUXIÈME PARTIE

Dix clés pour en faire le tour

Clé n° 1. Le point de départ	53
---	----

Clé n° 2. La route et ses techniques	65
Clé n° 3. La route et ses peuples	77
Clé n° 4. La route et ses abords	95
Clé n° 5. La route et ses fins	111
Clé n° 6. La route et ses temps	127
Clé n° 7. La route et ses outils	143
Clé n° 8. La route et ses usages	157
Clé n° 9. La route et ses mythes	173
Clé n° 10. Le point d'arrivée	189

TROISIÈME PARTIE

En piste pour changer la route !

Redécouvrons le parcours !	205
Construisons un nouvel avenir pour la route !	209
Changeons de regard !	213
Innovons !	217
Développons un nouveau savoir-faire	225
Conclusion	231
Postface de Philippe Frey	241
Hommage aux disparus	247

SOMMAIRE

Annexes	255
Annexe 1 – Travaux pratiques et croisés	257
Annexe 2 – Coups de gueule	267
Annexe 3 – Coups de cœur	277
Annexe 4 – Pour un droit à la mobilité	283
Annexe 5 – Votre avis nous intéresse	287
Bibliographie	289

AVANT-PROPOS

CIRCULEZ, IL Y A TOUT À VOIR !

Circulez, il n'y a rien à voir !

AGENT DE POLICE BIEN ÉLEVÉ



Promesse

Le projet est né de la rencontre d'un économiste et d'un géographe et de leur passion commune pour la route et le mouvement, deux personnes sans doute atteintes de ce besoin de voyager que Charles Baudelaire appelait « *la grande maladie, l'horreur du domicile* ».

Si comme eux, si comme nous...

Si comme nous, vous aviez les yeux humides en apprenant la mort de Max Meynier mais que vous vous énervez ce matin, bloqué sur la voie de gauche de l'autoroute derrière un camion espagnol qui tente de doubler un collègue français...

Si comme nous, vous râlez quand vous voyez une autoroute éventrer une forêt mais ne supportez pas de vous traîner sur une départementale...

Si comme nous, vous avez programmé depuis des années de « faire » le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle mais prenez parfois votre voiture pour aller acheter une baguette...

Si comme nous, vous désirez depuis des années parcourir en voiture des routes mythiques comme la transamazonienne ou la *Road 66* mais vous vous offusquez quand votre compagne ne veut pas vous remplacer au volant sur la route des vacances...

Si comme nous, vous écrasez une larme quand vous apercevez un hérisson réduit en paillasson au bord de la route mais vous interrogez rarement sur les dégâts des pesticides utilisés dans votre jardin pour protéger quelques salades...

Si comme nous, vous rêvez d'arrivées en bateau dans des ports du bout du monde mais n'avez le temps que pour de simples départs en avion...

Si comme nous, vous recherchez le dépaysement mais vous vous méfiez déjà des aventures culinaires...

Si comme nous, vous aimeriez partir ailleurs pour toujours mais que saison après saison vous vous

suffisez finalement d'allers et retours annuels en Poitou-Charentes...

Si comme nous, vous rêvez de mobilité douce mais continuez à jouer avec le feu côté permis à points automobile...

Si comme nous, adolescent, vous avez passé des journées entières le pouce tendu au bord de la route mais hésitez désormais à vous arrêter quand l'auto-stoppeur a l'air chargé...

Si comme nous, vous pestez contre la « malbouffe » et prônez le « *Slow Food* » mais finissez souvent excédé aux rayons charcuterie ou sucrerie des stations-service...

Si comme nous, vous adhérez au slogan du Conseil de l'Europe « *Tous égaux, tous différents* » mais vous vous surprenez encore à maugréer contre les femmes au volant...

Si comme nous, vous regrettez les pavés sur la chaussée mais ne supportez plus le bruit des voitures en bas de chez vous...

Si comme nous, vous hurlez contre le réchauffement climatique mais passez pourtant certains dimanches après-midi devant le poste de télévision à supporter des pilotes au volant de bolides qui brûlent plusieurs centaines de litres de carburant par Grand Prix...

Si comme nous, vous souriez en songeant à la Renault 12 de l'oncle René – digne d'un hit du groupe marseillais « I Am » – mais fréquentez parfois les rayons *tuning* des supermarchés...

Si comme nous, vous détestez les avertisseurs sonores mais vous vous surprenez à klaxonner comme un fou sur la route à l'annonce d'une victoire de votre équipe nationale...

Si comme nous, vous rentrez de vacances exténués avec des heures de voiture dans les jambes, sans même vous souvenir des paysages traversés...

Si comme nous, vous menacez en permanence de prendre vos cliques et vos claques pour partir sur la route mais patagez toujours dans le même quartier...

Si comme nous, vous avez souvent circulé sur les routes sans jamais vraiment réfléchir à ce long ruban de bitume...

**... Alors vous voilà mûr
pour partir à l'assaut
de ce petit ouvrage. En route !**

Partir au bout du monde ou partir au plus près. Partir pour un an ou partir pour un jour. Fuir une cour ou construire un parcours. Ne croyez pas Pascal qui écrivait : « *Le malheur de l'homme vient de ce qu'il ne peut se tenir tranquillement dans une pièce.* » Le bonheur est aussi sur la route. Choisissez de vous arrêter plutôt que de traverser, d'éprouver plutôt que de prouver, de parcourir plutôt que de fuir, d'arpenter plutôt que de zapper. Durée, continuité, rencontres, sensations, émotions. Nous sommes sûrs qu'ensuite vous accepterez de vous arrêter pour nous raconter.

PRÉFACE

SE METTRE EN ROUTE, C'EST DONNER DU SENS À L'UNIVERS

De Xavier Emmanuelli

La grande affaire est de bouger.

ROBERT-LOUIS STEVENSON

ERRANCES

Il est important de ne pas confondre l'errance volontaire et l'errance imposée, la route choisie et la route subie. La route et la rue. Je distinguerais deux figures principales de l'errance. On connaît bien celle de l'adolescent, celle du « routard ». Ni inclus, ni exclu, il est en transit à la recherche d'une route et d'une voie, la sienne. On s'intéresse moins à une autre figure : celle des destins en errance. Celle des sans-abri qui naviguent entre le centre d'hébergement d'urgence et la rue. Contrairement aux routards, leur statut, leur position, leur situation ne sont pas choisis. Leur destinée paraît sans solution. Ils finissent même par accepter d'être aux frontières. À force de solidarité, on réussit parfois à leur trouver des solutions temporaires pour les repas ou l'hébergement mais ils restent prisonniers de la rue, prisonniers d'un *no*

man's land linéaire mais sans chemin, ni route à emprunter. Assignés à non-résidence. Consignés dans le présent, en salle d'attente. On ne peut définitivement pas mélanger la route que l'on « emprunte » pour un usage dynamique et utopique – ce chemin où l'on essaie de donner un sens à la vie – avec la rue, l'endroit où l'on « est » et où il s'agit de survivre.

MA ROUTE AFRICAINE

Ma route personnelle a été celle de l'Afrique. C'est celle de mes vingt-cinq ans. Comme pour beaucoup de jeunes de ma génération, ce chemin a sans doute représenté une tentative de conciliation entre l'humanisme et l'aventure. Cette route africaine, voie spécifiquement française, liée à notre histoire commune avec le continent noir, mériterait d'être étudiée en tant que telle. C'est probablement pour pouvoir suivre cette route et afin d'aider des populations en grand danger sanitaire que j'ai décidé de passer un diplôme de léprologie. La route que j'ai suivie ne ressemble pas à une route mythique. L'utopie s'adapte en se frottant à la réalité. Quand on est confronté à ses rêves sur le terrain, les obstacles sont d'une autre nature. Mais ils nous permettent toujours de grandir.

LES ROUTES PERDUES

La route ne me fait plus rêver. À mon sens, la route de Kerouac est morte. Elle est morte comme itinéraire avec un but lointain. Difficile désormais de construire ces parcours alors que les taches blanches ont disparu des planisphères et que la Terre entière est explorée. Les récits des baroudeurs sont vulgarisés. Une partie du mystère s'est envolée, tuée par le trop-plein d'images. Nos rêves d'Afrique et d'Asie peuvent maintenant se matérialiser sans jamais fouler le sol de ces continents. L'imaginaire est galvaudé. On voyage immobile, sans bouger, bien calé devant son poste de télévision. Quand on se déplace c'est pour consommer dans un ailleurs qui n'en est pas un, un

autre chez soi à l'autre bout de la planète. Quand le chemin n'existe plus en tant que tel, quand le temps du parcours est raccourci pour être presque annulé, la déception est naturellement au rendez-vous.

L'INVOLUTION ROUTIÈRE

L'humanité s'est mise en route, mais de manière « introvertie ». La plus grande vitesse que pouvait atteindre un homme pendant des millénaires et jusqu'au XIX^e siècle, était celle d'un cheval au galop. Mais les voyageurs étaient à l'air libre, faisaient corps avec l'animal, être vivant et biologique, compagnon familier, source d'empathie. De nos jours, n'importe qui peut se déplacer à une vitesse vertigineuse. À l'abri dans un habitacle, un monde clos, celui d'un train, d'un avion ou surtout d'une auto, on bascule dans une sorte d'utérus où comme le fœtus qui n'est pas encore né, nous ressentons inconsciemment une impression d'invulnérabilité et de toute-puissance. Cette involution nous fait régresser et nous sépare les uns des autres. L'accès à la vitesse nous a coupés du monde sensible... Acquis prodigieux ou involution maléfique ?

LES ROUTES INITIATIQUES

La route de demain sera une route virtuelle, une route où l'environnement, l'avenir de la planète tiendront une place essentielle, où l'homme reposera la question de sa place sur la Terre et dans l'univers. La quête spirituelle sera centrale. Toutes les sociétés et tous les individus sont à la recherche de leur route initiatique avec ses épreuves. La vie est une route avec des obstacles. Devenir un homme, c'est les franchir. On peut toujours essayer de les éviter mais un jour ou l'autre, ils se dressent à nouveau sur le chemin. Partir ne suffit pas. Celui qui ne cherche pas, retrouvera ses problèmes au retour. On passe notre temps et notre vie à découvrir de nouvelles routes et de nouvelles épreuves. Il y a un âge où l'on comprend qu'on ne se met en route qu'avec un seul compagnon : soi-même. La route ne doit pas

être une fuite mais une quête de soi et des autres. Alors la surprise est souvent au bout du chemin.

SOUVENIRS DU BOUT DE LA ROUTE

Nous étions au Nord-Ouest de la Thaïlande, en pleine saison des pluies, et nous devons impérativement rencontrer en Birmanie, en pays Karen, le chef de la guérilla Bomia. Nous avons suivi une route extravagante. C'était une piste boueuse, des traversées de gués, des montées et des mares pleines de moustiques dans la forêt vierge, hissant des dizaines de fois le véhicule avec le *wintch*. Nous avons finalement abouti de nuit par le fleuve à un village bâti dans les arbres dans l'épanouissement d'une paix tendre et éblouie. C'était le terme d'une route éreintante, la découverte du jardin d'Éden, même si nous savions que nous allions retrouver là des chefs de guerre dans une zone de guérilla. Nous étions comme saisis d'un sentiment d'innocence. Ce voyage – un parmi tant d'autres – fut une longue remontée vers l'enfance, vers l'attente que j'avais alors, d'une vie colorée et pleine d'imprévus.

AMOUR DE LA MARCHE ET GOÛT DES AUTRES

Ce que j'aime finalement quand je prends la route c'est la multiplication des possibilités de rencontre avec l'autre, c'est-à-dire quelqu'un qui a son propre itinéraire, un être humain avec un parcours singulier, différent du mien. J'ai parcouru beaucoup de chemins. Je prends encore la route. J'adore marcher mais je préfère toujours m'engager là où il y a un peu de nature plutôt qu'en ville. J'aime partir sur les chemins, cheminer dans une communion entre le matériel et l'immatériel, le corps et l'esprit. Au fil des ans, ma route est un peu moins physique et un peu plus spirituelle.

SE METTRE EN ROUTE,
C'EST DONNER DU SENS À L'UNIVERS

Avec ce nouvel ouvrage, *Si la route m'était contée*, Gilles et Luc cherchent leur voie, tracent leur chemin. Ils ouvrent des pistes originales sur lesquelles ils nous invitent à les suivre. Ils nous racontent que la route existe encore, qu'elle est peuplée. Engageons-nous avec eux sur ces sentiers, où ils nous promettent surprises, rencontres, épreuves et enchantement. À chacun de vivre et de dire la route, sa route.

Xavier Emmanuelli est président et fondateur du Samu social international (1998). Il fut fondateur du Samu social en 1993 et cofondateur de Médecins sans frontières en 1971. Il a été secrétaire d'État à l'Action humanitaire d'urgence et secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de l'Action humanitaire d'urgence. Il a publié de nombreux ouvrages dont *L'Homme en état d'urgence* (2005), *La Malédiction de l'exclusion peut-elle être vaincue ?* (2003), *La Fracture sociale* (2002) et *Dernier avis avant la fin du monde* (1999).

AVERTISSEMENT

*Mon pied droit est jaloux de mon pied gauche.
Quand l'un avance, l'autre veut le dépasser.
Et moi, comme un imbécile, je marche !*

RAYMOND DEVOS



© Sherpaa

Double sens

ÉQUIPEZ-VOUS !

Moyennant quelques précautions, vous voilà prêt pour partir sur la route :

- une paire de **bonnes chaussures** (*on dit ça mais au dernier moment on part toujours avec l'autre paire, celle qui donne des ampoules*) ;
- une **carte traditionnelle en papier** (*le GPS est une version TIC plus attrayante mais moins romantique*) ;
- un **plan** des transports (*quand il existe*) ;
- un **stylo** (*nous aimons le Pilot noir à pointe fine et le crayon de papier Bic à mines qui ne craint pas la pluie*) ;
- un **bloc** papier (*nous balançons généralement entre le « Zap book » et le Muji avec son marquage en fil rouge, malgré quelques infidélités snobinardes vers le Moleskine quadrillé, trois fois plus cher*) ;
- des **documents d'information** sur les territoires traversés (*le temps manque toujours pour ce terrible recensement*) ;
- une liste (adresses, contacts...) de **lieux intéressants et accessibles** (*toujours trop longue à établir*) ;
- une **liste des fêtes et manifestations** prévues sur le parcours (*finaleme nt bricolée sur le terrain au jour le jour*).

Derniers conseils : n'oubliez pas d'emporter une petite laine ou un vêtement chaud... Et si vous vous égarez, jouez carte sur table !

Les dés sont maintenant jetés. Bonne route !

Introduction

NE SUIVEZ PAS LES GUIDES !

Guide : *n.m. (anç. provenç. guida).*
Personne qui guide, montre le chemin, fait visiter.

Rien de plus banal qu'une route. Et pourtant...

INVITATION AU RÊVE

Terrestres ou maritimes, les routes ont toujours flatté l'imaginaire. Difficile de résister à l'évocation de certains noms. Route de la soie, route des Indes, route de Katmandou, route du Rhum, Transamazonnienne, Panaméricaine, route 66 : invitation au voyage, parfum d'aventure, découvertes, rencontres et galères garanties. Un peu plus près de nous : la nationale 7, l'Autoroute du soleil, une route des vins... comme un air de vacances et de liberté à portée de voiture.

DES RAPPORTS QUOTIDIENS BANALISÉS

Le rêve persiste, mais les rapports quotidiens de l'homme à l'espace se sont singulièrement transformés. La route n'est peut-être plus ce qu'elle

était. L'espace vécu comme « *un espace d'usage, exploré, parcouru, pratiqué* »¹ est de plus en plus éclaté, écartelé, voire aliéné. Les cadres classiques de la quotidienneté et de la citoyenneté ont sauté. Nous sommes passés d'une « société du territoire » défini et continu à une « *société de l'archipel* »². Principaux accusés : la spécialisation des espaces (logement, travail, loisirs) qui nous oblige à bouger, à nous déplacer de plus en plus loin et l'automobile qui autorise ces migrations pendulaires. Qui profite encore de la route, du trajet, du chemin ?

ÉTRANGERS À LA ROUTE

Longtemps pourtant la route fit partie du voyage. Au XIX^e siècle encore, les guides nous donnaient à voir la continuité et nous proposaient des haltes sur le parcours. Depuis, le culte de la vitesse, la dictature de l'urgence, l'individualisme ont entraîné une mise à distance de l'environnement. Effet garanti. L'homme de ce début de XXI^e siècle, ce « nouveau nomade » cher à Jacques Attali³, ne voyage plus : il se déplace. Disons plutôt qu'il saute d'un lieu à un autre sans s'investir dans le voyage. Il « zappe » les espaces, passant de l'un à l'autre par des « tunnels ». Chacun dans sa bulle et la bulle dans le tunnel. En clair, la route ne fait plus partie du voyage. Elle est devenue un espace-temps subi qui sépare le départ de l'arrivée. L'automobiliste, « handicapé du réel », installé dans sa bulle – prolongement de son domicile – emprunte ce « tunnel temporel » avec des œillères, l'autoradio comme seul compagnon. Aucun risque de partir dans le décor. En voiture comme en train ou en avion, l'aventurier du chronomètre n'a qu'une idée en tête : arriver le plus vite possible à destination. La route, comme les autres infrastructures nécessaires à la circulation accélérée des hommes et des biens, n'est

1. Armand FRÉMOND, *La Région espace vécu*, PUF, 223 p., 1976.

2. Selon la belle expression de Jean VIARD.

3. Jacques ATTALI, *Ligne d'horizon*, Fayard, 1990.

souvent plus qu'un non-lieu¹ que l'on se hâte de traverser. Le parcours s'est peu à peu effacé au profit de la destination comme si le territoire traversé n'avait plus d'importance. On a cherché à le gommer, à supprimer ses rugosités, rêvant sans doute d'abolir l'espace et le temps. Pire, malgré le confort amélioré, il est devenu une contrainte, un temps perdu à occuper, un paysage lointain, support de rêverie. La mobilité érigée en concept est devenue technologique, aseptisée. Le voyageur, autiste en suspension au-dessus du paysage, un être fatigué, pressé d'en finir. Souvenez-vous de vos dernières vacances ou songez aux prochaines...

LOST IN TRANSLATION

Pourtant, l'homme a toujours besoin de se localiser dans le temps et dans l'espace, éléments constitutifs de son identité. On se sent bien mieux en avion depuis qu'il est possible de suivre le trajet en direct sur une carte. On est par contre très énervé quand, prisonnier d'un train bloqué sur une voie au milieu de nulle part, on ne nous donne aucune information sur l'incident, le lieu et l'horaire prévisible de redémarrage. Le message SNCF signalant « *des personnes circulant sur la voie* » n'est ni rassurant, ni suffisant. Perdus dans l'espace et dans le temps : *no man's land* et *no man's time*. *A contrario*, on est heureux de pouvoir s'organiser quand une compagnie de transport a la bonne idée d'indiquer l'heure d'arrivée du prochain bus sur un arrêt. Quelques minutes que l'on peut se réapproprier sans stress pour acheter un journal, boire un café ou rêvasser.

NOUVELLE DONNE

Les temps changent et les mutations concernent autant les techniques que les hommes. La géo-localisation et

1. Selon l'expression de Michel de CERTEAU reprise par Marc AUGÉ in *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la sur-modernité*, Seuil, 150 p., 1992.

le développement des technologies douces permettent de nouvelles interactions entre le véhicule et les territoires concernés. L'automobile devient scanner. Le boom des mobilités douces (marche, vélo...) rend possible un nouveau contact avec les éléments – le vent, la pluie, le soleil, les aspérités du terrain – : c'est une redécouverte de l'espace et du temps à travers les rugosités de l'environnement et les difficultés d'un parcours. Éprouver l'espace et le temps en arpentant le territoire, le mesurer à la vitesse du pas, redonner de l'épaisseur au temps du déplacement : nouveaux plaisirs et véritables besoins dans nos sociétés souvent trop techniques et aseptisées, où chacun repart à la conquête du bien-être, de la santé et à la découverte de son corps.

NOUVEAU REGARD

Il est temps de rencontrer celles et ceux qui vivent sur la route et de la route. Les modes de vie des nouveaux nomades mais aussi les us, coutumes et savoir-faire des sociétés qui s'accrochent encore, permettent d'imaginer des transferts enrichissants. Il nous faut réenvisager la route, le parcours et densifier ce temps si particulier du déplacement qui occupe une place croissante dans nos agendas de nouveaux nomades. On peut faire du parcours un moment de découverte et de rencontre de l'autre en favorisant les interactions. On peut apprendre à s'arrêter pour redécouvrir les à-côtés, les espaces et les oasis générés par la route, ses bas-côtés et l'environnement proche...

HYMNE À LA ROUTE

La route est contraste, la route est paradoxe qui irrigue le monde et fractionne les territoires. On la loue souvent car elle est l'image même de la liberté. On la remercie car elle apporte l'aventure et le rêve. On l'emprunte de plus en plus. Mais à qui ? On l'attend car elle serait synonyme de développement. On s'en méfie car elle apporte le changement. On

l'aime dans des corps à corps sensuels où « on la prend » pour d'autres horizons. On enfourche parfois sa moto et on s'engage dans les courbes. On la maudit qui nous enfume d'un nuage de poussière. On la redoute et on la craint quand elle tue. On l'exorcise à coup de chapelets, de médailles de saint Christophe, de croix ou de temples. On la suit souvent car elle mènerait à Rome. On l'emprunte avec des compagnons qui prendront son nom. On la perd aussi comme un chemin. On peste contre elle quand elle charrie les nuisances. On atteint rarement le bout. Il arrive qu'on la quitte pour prendre des raccourcis ou se perdre...

Sortie de route. Sur le bas-côté, on regarde passer... le train en attendant l'ambulance. Le chien aboie et la caravane passe. L'aventure est au bout du chemin.

Partons sur les routes. Observons leurs évolutions, leurs paradoxes : ceux de notre société et de notre temps. La route comme un symbole et un miroir de notre société. Perdons-nous sur les routes comme d'autres perdent la tête.

Nous vous proposons de marquer une pause dans cette course en avant pour réfléchir à une nouvelle approche de la route et des mobilités, une nouvelle approche des mobilités qui mise sur l'intelligence collective. Nous souhaitons vous entraîner avec nous sur les chemins. Nous voulons vous montrer qu'une route n'est pas qu'un système technique construit par des ingénieurs efficaces mais un univers vivant, peuplé et habité. Nous rêvons de vous faire redécouvrir la route et ses plaisirs. Nous souhaitons vous faire passer du statut de migrateur alternant, de voyageur ou de nomade, à celui de « mobilien », un nomade intermodal connecté sur le monde, empathique, à l'écoute de son environnement en résonance avec les territoires traversés et les personnes rencontrées. Un être de relations plutôt qu'un autiste.

Alors que nous redéfinissons nos rapports à l'espace, au temps et à la mobilité, il nous a semblé intéressant de revisiter la route, cette portion de terre, de pavés ou d'asphalte porteuse de tant d'espoirs et de désillusions.

Nous vous proposons d'appréhender la toile d'araignée routière, ses impacts sur l'environnement, la santé et la société, de l'aborder avec d'autres clés de lecture avant de proposer de nouvelles pistes. Cartes postales, témoignages, analyses et futurs possibles... Une nouvelle feuille de route pour demain.

PREMIÈRE PARTIE
L'ÉTAT DES ROUTES

Notre nature est dans le mouvement

PASCAL



Route principale

Tokaïdo. La route de la mer Orientale.

Luc,

Le Japon est un monde en soi. Les routes ne sont pas seulement des traits d'union entre plusieurs points. Elles sont des lieux d'histoire et de rencontre. Je vais te raconter mon voyage en TGV entre Kyoto et Tokyo sur une route qui vaut le détour. Dans le Japon ancestral, alors que Kyoto était une capitale et Edo – la future Tokyo – une ville émergente à l'Est, une route serpentait le long de l'océan Pacifique : la Tokaïdo ou route de la mer Orientale. Entre ces deux villes : tout un monde. À Kyoto on marche à droite dans le métro. À Tokyo on marche à gauche comme on roule à gauche dans tout le Japon.

À l'origine la Tokaïdo était un chemin stratégique qui reliait le Kansai au Kanto et qui servait d'abord au courrier impérial et au mouvement des troupes. Il n'y avait pas encore de vocation commerciale ni de mouvements de population. Juste un trait, un axe de commandement. Aujourd'hui, la Tokaïdo est une ligne à grande vitesse entre Kyoto et Tokyo. Les trains y circulent depuis 1964 – date des Jeux olympiques de Tokyo – soit près de trente ans avant que les Français n'« inventent » la grande vitesse ferroviaire. Le voyage débute dans la gare de Kyoto, la plus monumentale, la plus moderne qui soit, avec des salles de concerts de plusieurs centaines de places, une hauteur de cathédrale, et des ponts jetés dans le vide. Mariage japonais de la modernité et du respect du passé. Tu as réservé, repéré ton numéro de voiture et tu fais la queue. Le TGV, ou plutôt le Shinkansen, arrive. Avec un peu de chance c'est le Nozomi 500 avec son nez pointu comme une fusée et une superbe couleur bleutée. Sinon c'est le Nozomi série 700 avec un bec de canard, blanc, moins beau, mais avec une sacrée « gueule ». Ne musarde pas ! Ici la somme des retards de l'ensemble des trains à grande vitesse japonais sur un an n'excède pas la dizaine de minutes. Si tu ne montes pas, il part sans toi. Une fois installé, tu regardes le paysage japonais défiler comme une carte postale. Des rizières à perte de vue,

des routes étroites, et la ville qui mange le train d'un seul coup. Tu es à Nagoya ou Toyota City si tu préfères. Ici tout tourne autour du premier constructeur automobile mondial. Après les tunnels, la montagne et les villes moyennes à flanc de coteaux, il y a un rendez-vous à ne pas manquer sur ta gauche. Le Fuji Hama, ou Fuji San si tu ne veux pas faire touriste. Pas d'inquiétude ! Si tu t'endors ton voisin te réveillera. Sinon, demande au contrôleur qui t'indiquera l'heure précise de l'apparition inscrite dans tous les indicateurs ferroviaires. Le voyage au Japon se rembourse sur un moment pareil. La métropole du Kanto approche. À Yokohama, le grand port industriel se dévoile. On longe la côte mangée par des terrains conquis sur la mer et ses usines. Puis les maisons se multiplient. La ligne passe à hauteur des premiers ou deuxièmes étages, comme le métro de Pasteur à Passy. Aux mouvements dans le wagon, aux cigarettes qui s'éteignent, tu devineras que la gare de Tokyo est proche. Il te faudra plonger dans ses entrailles avant de trouver la sortie. Cours vers le centre de congrès, bâtiment ultramoderne à la forme effilée. Tu es à Ginza, dans le quartier chic, où les passages piétons affoleraient même le Parisien fron-deur. Reste à prendre le métro ou un autre train régional. Au coucher du soleil je sais que tu voudras explorer la nuit, vraie patrie des Japonais, surtout de sexe masculin.

*Gilles,
Train rapide
Tokyo, 2004*

Nous vous invitons à explorer les routes et les mobilités : définitions, histoire et évolution. Nous vous proposons de prendre en compte le contexte nouveau, le goût de nos concitoyens pour la mobilité, leurs nouvelles pratiques. Mais aussi l'impact de la route, ses conséquences pour l'environnement, la santé, le développement économique, l'aménagement du territoire et l'équilibre même de nos sociétés.

Partir, prendre la route, c'est toujours balancer entre les joies de la découverte, la curiosité et une certaine dose de sentiment d'insécurité.

ESPOIRS

La route rendrait libre. Elle serait le lieu de tous les espoirs, la matérialisation de lendemains qui chantent. Son arrivée serait l'assurance d'un développement rapide. Son appel permettrait d'échapper à l'enfermement local, éviterait de tourner en rond. L'emprunter faciliterait l'ouverture au monde et la rencontre avec l'autre.

PEURS

Sur la route, en déplacement, ces peurs prennent différentes formes. La route a eu ses bandits qui ont effrayé des générations de sédentaires. Ceux de grands chemins ont disparu. Le gang des tractions avant aussi mais des « pirates de la route » ont fait leur apparition. Il y a la peur des pickpockets encore avivée par les annonces trop sonores de lieux publics comme les aéroports ou les gares. Il y a la peur de perdre le précieux sésame, ticket, jeton ou carte mais aussi celle de perdre ses valises, dans l'avion ou dans le train. Il y a la peur de se perdre. Malgré les cartes et les hypermodernes prothèses, on craint toujours de s'égarer, un mauvais embranchement, une erreur d'aiguillage... Peur de l'agression aussi, dans une gare, sur une aire d'autoroute. Il y a la peur de l'accident, la peur de l'autre, celui qui vient en face, celui qui fera la faute, qui aura trop bu et vous enverra

dans le décor, celui qui vous fera sortir de la route. Peur aussi de sortir du droit chemin, de se laisser distraire par des chemins de traverse. Il y a la peur d'oublier. Elle atteint son paroxysme lors de la préparation du voyage. Elle nous pousse à vérifier « plutôt dix fois qu'une » où sont les clés, et s'assurer que l'« on a tout ». Il faut alors s'inquiéter de ce que l'on laisse derrière soi : une maison, des proches... Ces angoisses du voyage sont devenues un marché juteux si l'on en croit le nombre d'ouvrages, de services développés pour le confort du « *globe-trotter* » avant, pendant et après son déplacement.

CLIVAGES

La route a ses fanatiques. Il y a ceux qui prônent la liberté totale et font d'elle le terrain de leurs exploits souvent au détriment des autres. La route est porteuse d'une idéologie du progrès et du désenclavement encore très forte dans notre vieux pays d'ingénieurs. La route est aussi mise en avant par celles et ceux qui prônent le droit à la mobilité. Il y a les autres qui la voient comme un bien utile qui permet de partir, de s'évader. Il y a ceux qui ne jurent que par elle pour favoriser le développement économique et l'attractivité des territoires. Elle a ses colloques qui se perpétuent d'année en année. Elle a son corps, celui des ingénieurs des ponts et chaussées. Elle a ses romantiques, ses nostalgiques toujours « heureux nationale 7 ». Elle a eu ses chantres comme les futuristes qui louaient la vitesse ou les routards de la *Beat Generation*. Elle a aussi ses détracteurs qui l'accusent de tous les maux : pollution, destruction de l'environnement, fragmentation des milieux, stress, insécurité, accélérateur d'acculturation...

Laissez-vous-en conter... mais faites vous aussi votre propre opinion.

PREMIÈRES DÉFINITIONS

Route : n. Ruban de terre au long duquel on peut cheminer depuis l'endroit où l'on s'ennuie jusqu'à l'endroit où il est futile d'aller.

AMBROSE BIERCE, *LE DICTIONNAIRE DU DIABLE*

Nous vous proposons un petit tour par les dictionnaires, l'histoire et l'actualité des routes avant de partir à la rencontre du bitume et des peuples du ruban.

LA ROUTE

Le mot « route » dérive du latin (via) *rupta*, littéralement « voie brisée », c'est-à-dire creusée dans la roche, pour ouvrir le chemin. Le *Littré* propose : « Grande allée percée dans une forêt. Voie pratiquée pour aller d'un point à un autre. » Au sens littéral une route est donc une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues. Ce terme s'applique généralement aux voies importantes, dotées d'un enrobé imperméable et situées en rase campagne. Ville et route s'opposent donc en ce qui concerne la circulation. Les voies moins importantes, généralement non revêtues, sont appelées *pistes* et *chemins*. En agglomération, les routes bordées de constructions s'appellent les *rues*, ou selon le cas les *avenues*, *boulevards*, *allées*.

L'ensemble de ces voies de communication constitue la voirie.

Annoter la différence entre « être jeté à la rue » comme un malpropre et « partir sur la route ». Un ici et maintenant sans espoir contre un ailleurs et demain toujours meilleur.

De façon générique, la route désigne l'ensemble du secteur routier, opposé par exemple au « rail » pour le chemin de fer. Les routes les plus importantes sont les *autoroutes*, voies à double sens séparées par un terre-plein. L'ensemble des routes forme un *réseau routier*. En France, il s'agit encore d'un service public dont la construction et l'entretien sont à la charge de collectivités (État, départements, communes). Dans le passé les routes étaient entretenues par la corvée, impôt en nature, sous forme de prestations de travail, imposé aux riverains. En ville, ceux-ci sont d'ailleurs toujours tenus d'entretenir leur trottoir et leur caniveau. On s'y emploie avec plus ou moins d'ardeur selon les régions. Alsaciens et Mosellans déploient parfois dans ce domaine une énergie qui étonne même leurs voisins !

SES DÉRIVÉS

Le mot route est également employé comme synonyme d'*itinéraire*, de *trajet*, de *parcours* conduisant d'un point à un autre. On parle souvent de *route aérienne*, *maritime* ou *terrestre*. En navigation, la route est la direction, suivie par un mobile, définie par un angle par rapport au nord géographique. La route est un terme maritime qui définit le parcours d'un bateau. On connaît bien « la route du Rhum ». Quand on parle de route aujourd'hui, on désigne souvent plus la circulation que l'objet technique. L'adjectif dérivé est *routier*. On évoque alors les *cartes routièrès* ou la *sécurité routièrè*. On compte aussi avec inquiétude les accidents de la route et on songe au code de la route pour désigner les règlements qui devraient permettre d'éviter les dérapages. Le *routier* est celui qui conduit des camions pour acheminer des

marchandises. Le *routard* parcourt les routes sac à dos à la dérive ou à la poursuite de ses rêves. La *routière* est une voiture faite pour les longs trajets hors des villes. On ajoute souvent l'adjectif « bonne ». On dit d'une voiture qu'elle tient bien la route. Par extension, on dit parfois d'un projet, voire d'une personne, qu'il « tient la route » pour signifier qu'il est sûr. On dit qu'on « quitte la route » pour signifier qu'on change de voie pour rejoindre une route secondaire. On perd parfois sa route. Quand le marin s'éloigne du parcours prévu, il se dérouté. Volontairement. Pour avancer, trouver leur chemin, les individus comme les peuples ont parfois besoin d'une « feuille de route ». Dans la vie, on dit de quelqu'un qu'il est dérouté quand il ne sait plus trop où il en est, ou comment réagir. Mais quand tout va bien, ça marche même si on ne roule pas sur l'or.

On vous la souhaite toujours bonne ! Nous ne dérogerons pas à la règle ! Bonne route ! Et méfiez-vous de la routine.

France : la route en quelques chiffres

Longueur des réseaux

Ensemble du réseau routier : 1 million de kilomètres.

Route nationale : 20 000 kilomètres.

Route départementale : 360 000 kilomètres.

Autoroute : 9 300 kilomètres dont 7 700 concédés.

Voies de chemin de fer : 30 990 kilomètres dont 14 462 kilomètres électrifiés et 1 540 de lignes à grande vitesse.

Tramway : 200 kilomètres.

Avion : 61 aéroports desservis par des vols réguliers.

Coût de construction

Autoroute : 5 millions d'euros le kilomètre.

Ligne à grande vitesse : 25 millions d'euros le kilomètre.

Tramway : 10 à 20 millions d'euros le kilomètre.

NB : Les dépenses d'entretien représentent la moitié de celles consacrées aux ouvrages neufs.

.../... —

.../...

Véhicules

Voitures : 25 millions.

Camions, autocars et autobus : 5 millions.

Distance parcourue

Véhicule individuel : 13 000 kilomètres par an en moyenne.

Part de trafic

Route : 90 % de la circulation des personnes et 2/3 des transports de marchandises.

Chemins de fer : 1/10 des voyages de personnes et 1/5 des transports de marchandises.

Fleuves et canaux : peu utilisés, même s'ils sont, depuis 1970, employés par des touristes.

Vols intérieurs : 1 % des transports de personnes.

Oléoducs et gazoducs : 10 % du trafic de marchandises.

UNE LONGUE HISTOIRE

C'est un beau roman, c'est une belle histoire.

RITOURNELLE LANCINANTE SUR LA ROUTE DES VACANCES

La route ne sert à rien en elle-même. Quel intérêt de se promener sans but, sur une route ou sur des chemins de traverse sauf pour rêver ou se perdre. Rêver ou se perdre. Ces deux mots ne faisaient sans doute pas partie du vocabulaire des marchands, des militaires ou des rois qui ont bâti les routes sur lesquelles nous circulons. Les temps changent.

QUO VADIS ? LA ROUTE A UN BUT

Quand Pierre, qui n'était pas encore saint, quitta Rome – qui régnait sur la moitié du monde – sur la *via Appia*, certain qu'il ne pourrait jamais convertir les Romains à la nouvelle religion, il croisa sur la route un simple badaud : le Christ. Il lui posa la fameuse question : *Quo vadis ?* Où vas-tu ? La route ne sert qu'à nous mener d'un point à un autre. Ce sont nos buts qui font le chemin. Si vous désirez aller d'une ville à une autre, d'une maison à une autre, de votre école ou entreprise à votre domicile, la route est un moyen d'y parvenir. Si vous voulez vous perdre, disparaître dans le paysage, vous pouvez aussi « faire la route », laissant vos pieds vous mener sans raison comme Forrest Gump dans les déserts américains. L'outil magique qui vous permet de vous rendre au travail ou de disparaître, de vous perdre ou d'arriver : c'est la route.

LES VOIES ROMAINES AU SERVICE DE L'EMPIRE

La route se définit par son utilité. Quand vous voulez partir à la conquête du monde, que vous vous appelez César, Alexandre le Grand ou Napoléon, vous devez être capable d'assurer un bon approvisionnement à vos armées et la sécurité des transports. Dès l'origine, la route permettait la circulation des biens et des personnes. Elle irriguait pour mieux contrôler. La voie romaine était un modèle à la fois technologique et stratégique. Technologique car chacun d'entre nous peut encore admirer ces voies qui ont résisté à l'usure du temps. Stratégique car elle n'avait pas pour but de desservir les interstices mais les intervalles. Les voies romaines évitaient les cités. C'était des chemins de crêtes, difficiles pour les marcheurs mais pratiques et plus sûrs que les voies moyenâgeuses dans les vallées. Les Romains avaient fait de ce réseau le système nerveux de l'Empire. C'est sur ces voies que voyageaient les ordres et les légions romaines qui battaient des records de vitesse pour aller soumettre les Barbares aux lois de l'Empire. Sans ces routes, pas de *Pax Romana*.

LA ROUTE, NOUVELLE SOURCE DE PROFIT AU MOYEN ÂGE

De système nerveux central, la route se transforma au Moyen Âge en réseau sanguin, apportant de l'énergie et des ressources aux territoires. La route fit la ville comme se plaisait à dire Georges Duby. Les seigneurs locaux se rendirent bien vite compte que seul un marché pouvait garantir des ressources fiscales stables. Il s'est alors agi de bâtir des cités, idéalement placées entre des voies naturelles comme les fleuves et de grandes routes commerciales préexistantes. Sur ces espaces pouvaient fleurir des lieux d'échanges aptes à garantir des ressources. Lübeck, qui fut la capitale de la Hanse germanique, fut bâtie dans une boucle de la Trave, sur la route

menant du Sud et de l'Est du Saint Empire romain germanique à la Baltique. Il fallait garantir la sécurité d'approvisionnement, le déplacement des marchandises sur des routes traversant des contrées infestées de pillards. Le danger était grand, pesant à la fois sur la ville, ses richesses, son approvisionnement et sur les recettes fiscales. Les rois et les empereurs prirent rapidement conscience de l'intérêt de sécuriser les routes. Une des premières fonctions régaliennes qui apparut fut naturellement la sécurité sur les routes de l'Empire et du royaume. Ainsi les foires de Champagne purent-elles faire la gloire de Troyes et de Provins. La route permit également à la famille Fugger de transformer Augsbourg – sur la route du sel – en ville marchande fleurissante, voire en laboratoire social avec la *Fuggerei*, premier habitat social au cœur du Moyen Âge, et à Paris de s'affirmer comme le cœur de la France.

CHANGEMENT DE CAP

Au xv^e et xvi^e siècles les routes se déplacèrent plus à l'ouest. Quand la Hanse perdit son pouvoir au profit des marchands anglais, hollandais, espagnols ou portugais qui sillonnaient la Méditerranée, les villes de la Baltique déclinèrent et les foires de Champagne s'affaiblirent. Le chemin fait la ville. Il la défait également quand les routes commerciales évoluent et se déplacent. Malheur aux villes qui comme Tours au xix^e siècle, refusèrent le chemin de fer et s'exclurent du paysage urbain français pour près d'un demi-siècle.

ET LA ROUTE DEVINT AUTOROUTE

Dans les années 60-70 nous, « pôvres français », regardions d'un air envieux les autoroutes allemandes qui parcouraient la Germanie. Elles irriguaient jusqu'au Schleswig Holstein, région sans doute inventée pour faire souffrir le collégien ayant choisi allemand en première langue. Nous nous consolions en rappelant que ces *Autobahnen* ou

autres *Autostraden* étaient nées dans les années 30 et 40 sous la dictature d'Adolf Hitler. Mais pour l'enfant à l'arrière de la Simca Caravelle qui faisait Paris/Brest en deux jours, le temps paraissait bien long. Notre pays d'ingénieurs, cette nation de bâtisseurs ne pouvait laisser son territoire en friche et offrir des arguments décisifs à ceux qui décrivaient la France en son désert. Notre grand pays allait alors inventer la recette magique et se couvrir d'autoroutes grâce au péage. Certes il vous en coûte de faire Paris/Bordeaux ou Paris/Strasbourg dans les conditions optimales de sécurité. Certes la queue aux péages fait descendre de manière dramatique votre moyenne sur Paris/Le Mans. Mais désormais, point de déplacement, de transhumance, de vacances, sans commentaires sur le bouchon de Valence Sud ou sur les conditions météo déplorable à Saint-Arnoult un dimanche de Toussaint. Nos ingénieurs ont fait naître un autre monde avec ses règles et ses usages propres, un système linéaire fermé, presque un État dans l'État.

UN NOUVEAU MONDE

En route. Départ de région parisienne. Vous avez laissé Mickey sur votre gauche. Vous allez prendre la descente vers le grand et le petit Morin, vous êtes sur l'autoroute de l'Est. Pas n'importe où. Ici la loi du 18 avril 1955 dénie le droit d'accès aux riverains. Certes il existe bien quelques entrées discrètes derrière de grandes barrières, mais elles sont réservées aux dépanneurs, voire aux salariés des stations-service. Sur l'autoroute règne un autre ordre, d'autres principes. Comme dirait Georges Pompidou : « *L'autoroute a donné la possibilité à l'homme d'échapper aux transports en commun.* »¹ La liberté d'aller vite mais dans les normes. Sur la voie de droite, la moins rapide, votre vitesse ne doit pas être inférieure à 80 km/h, sinon vous mettez en danger la fluidité de l'autoroute donc sa sécurité. La vitesse

1. Discours du 29 octobre 1970.

maximum est de 130 km/h. C'est une des vitesses les plus élevées du monde. Vous songez sans doute aux *Autobahnen* libres de toute limitation. Pourtant là-bas, la plupart des autoroutes – surtout celles proches des villes – sont limitées à 110, voire à 90 km/h. En Ruhr, région urbaine par excellence, on ne dépassera pas la moyenne de 90 km/h, voire moins, si on voyage vers 8 heures ou 18 heures. Le seul contre-exemple est italien : Silvio Berlusconi a permis des vitesses de 150 km/h (loi du 1^{er} janvier 2003) sur certaines autoroutes. L'auto-route est un autre monde. Même son vocabulaire est particulier. « TPC » signifie terre-plein central. « BAU », bande d'arrêt d'urgence, pour ceux qui s'inquiètent quand ils voient apparaître le panneau « suppression de BAU ». Mettez-vous à la place du touriste britannique perdu découvrant ce type d'indication ! Toutes les dix minutes ou les vingt kilomètres vous trouverez des aires de repos, dont la propreté a beaucoup évolué ces dernières années. Là, à l'époque des grandes migrations, toute l'Europe fait la queue devant les toilettes ou la machine à café. Les nuées de jeunes touristes sortis des bus italiens, voire espagnols, sont les plus rafraîchissantes.

SÉCURITÉ ET BUSINESS EN CONTINU

Tous les deux kilomètres, une borne d'appel avec son clignotant qui fonctionne en cas de danger vous incite à allumer la radio sur Autoroute FM, 107.7. Les messages surprenants, parfois surréalistes, font le bonheur des enfants. Lorsque l'on vous annonce « *Chevreuil sur l'autoroute au kilomètre 57* », vous mettez un certain temps à réagir. Il y a quelques années, un message similaire avait été envoyé sur les ondes allemandes pour l'évasion d'un kangourou du zoo de Dortmund. Hélas pour l'animal et pour six automobiles, tout le monde avait cru à une plaisanterie. Vous êtes donc en sécurité, et en cas de panne, d'objets encombrants sur la chaussée, les patrouilleurs sont là. Ils ramassent plus de 300 objets par jour sur les autoroutes françaises. Vous les reconnaîtrez à leurs vêtements qui répondent aux normes EN471,

avec 0,2 m² de surface rétro-réfléchissante. De quoi survivre quelques minutes de plus au bord d'une autoroute. Pas beaucoup plus. Rien ne doit être laissé au hasard car l'autoroute est un vrai business. Les autoroutes françaises sont soumises à péages, soit 5 milliards d'euros. Il faudrait payer 230 euros par contribuable si on voulait supprimer ces péages. Le coût au kilomètre est de l'ordre de 5 millions d'euros en plaine et près de 7 millions d'euros en montagne, sachant que ces données peuvent être multipliées par cinq selon la difficulté du relief. Depuis que les règlements obligent les sociétés d'autoroutes à construire des passerelles à gibier ou autre tunnel à crapaud, les coûts augmentent encore. Sur la route de Strasbourg, avant de plonger sur la plaine d'Alsace, vous découvrez au-dessus de la falaise en grès rose une superbe passerelle à gibier. Émotion partagée par les braconniers qui se postent de nuit phares allumés d'un côté du pont pour tirer facilement les animaux éblouis. Une fois construites, il faut entretenir les autoroutes, à la différence de nos nationales que l'on voit se dégrader faute de travaux. Le coût d'entretien est de l'ordre de 77 000 euros/an/km en plaine et de 107 000 euros/an/km en montagne. Vous savez donc pourquoi vous payez. Le coût élevé d'un saucisson ou d'une baguette de pain achetés dans une station-service s'explique aussi. Ces stations sont construites sur les terrains appartenant aux sociétés d'autoroutes. Elles doivent leur reverser 4 à 6 % de leur chiffre d'affaires en loyer. Comme l'autoroute ne dort jamais, le cahier des charges de ces stations les oblige à rester ouvertes 7j/7 et 24h/24 avec du personnel pour ce faire. La ville et la route en continu.

DE NOUVELLES ÉVOLUTIONS

À 200 mètres, tournez à gauche.

VOIX SENSUELLE ET BIENVEILLANTE DE VOTRE GPS

L'ÉTAT BRADE LA ROUTE

Difficile d'imaginer nos routes, nos autoroutes, voire nos lignes TGV, passer d'un contrôle de l'État à un contrôle privé. C'est pourtant bien ce qui se passe. Devant l'absence de moyens et le coût d'entretien, l'État français vend ses autoroutes aux plus offrants et ses nationales aux... départements. Même la nationale 7. À chacun de se débrouiller avec son égoïsme. Les sociétés privées auront intérêt à baisser les coûts d'entretien et à maintenir les recettes de péages élevées. Reste à savoir à qui se plaindre lors d'un prochain carambolage sur l'autoroute. À la météorologie nationale ? À la société responsable de l'exploitation ? Qui prendra en charge la sécurité sur les aires d'autoroute ? La route se privatise, les déplacements sont plus coûteux. Quant aux conseils généraux, alourdis par les dépenses sociales, on peut s'interroger sur leurs politiques de réseau routier et leur collaboration avec les départements voisins aux situations fiscales contrastées. Les frontières départementales se reliront bientôt sur l'asphalte des chaussées.

L'ÉGALITÉ S'EFFACE

Comme on dit dans les bons *Lucky Lucke* : la *Wells Fargo* passe toujours. Les routes sont devenues des sources de recettes fiscales non négligeables. Devant le recul de l'État, incapable d'assurer le fond de roulement des dépenses d'usage, il a bien fallu faire du déplacement une source de recettes, comme autrefois sur les ponts, les octrois à l'entrée des villes ou sur les gués des fleuves. La globalisation, le nouveau nomadisme s'accompagnent de nouveaux coûts d'usage. Aux belles figures de la littérature où l'homme moderne se déplace au gré de ses envies, s'oppose un principe de réalité. Celui qui paie circule plus vite. L'égalité devant le territoire et devant la route s'efface. La France, pays d'ingénieurs qui s'était bâti sur une vision unitaire de l'espace, la France pays jacobin qui construisait ses routes et ses canaux, vend désormais les bijoux de la couronne, ses autoroutes et ses nationales. Économies de bouts de chandelles. L'État s'efface, incapable d'aménager son territoire. Devinez qui réglera l'ardoise finale.

LE VOYAGE EST TUÉ PAR LA VITESSE

Quand Sofia Coppola fait passer Marie-Antoinette, future reine de France, de l'adolescence à l'âge quasi adulte, elle se sert de la métaphore de sa route de Vienne à Paris. Rapidement la forêt apparaît, et le temps long s'installe en jeu, en discussion, en sommeil partagé dans un carrosse avec quelques amis d'enfance. Puis une clairière éclaircit le paysage, une tente est dressée. L'Autriche et l'enfance s'en sont allées. Reste la France et la future reine. En ces temps lointains, le voyage prenait du temps, le décor était présent, le climat renforçait encore la difficulté. L'aventure se poursuivait du départ à l'arrivée. Dès le XVIII^e siècle, les Anglais inventèrent le « Grand Tour », prémisse de la future industrie du tourisme. Tout jeune homme de bonne famille se devait d'aller humer les senteurs d'Italie, de pousser vers la Grèce avant de revenir, en adulte, en homme, en décideur.

Cette longue descente vers le sud était le moment de l'aventure, de la découverte, de la traversée des Alpes, du temps perdu qui, comme l'ennui pour l'enfant, structure plus sûrement le caractère que tout rigorisme de pacotille. Les romantiques allemands ont à leur tour imaginé cette descente vers le soleil tant la culture germanique est marquée par « *Ostsiedlung et Römerzug* » la colonisation de l'Est et le voyage à Rome. Avec Goethe, Heine, Hölderlin et Schiller on voit combien cette route ressemblait à la quête du *Graal*. Les Allemands sont un peuple de marcheurs pour qui la marche rédemptrice guérit des maux de l'âme. Quand l'amie de Schlöndorf, metteur en scène allemand, tombe malade, il fait la route à pied de Munich à Paris, seul moyen d'oublier la douleur et le danger. Dans *Heimat* d'Edgar Reitz, un ingénieur allemand rentre de captivité après la Seconde Guerre mondiale à pied et en profite pour mettre au point un brevet dans le secteur de l'optique. Ne réussissant pas à résoudre un problème, il fait demi-tour et ne reprend la route vers l'Hünsruck qu'une fois la solution trouvée. Jünger, dans l'ouvrage *Les Titans* parle du « *recours à la forêt* » pour le peuple allemand. Cet appel soignerait l'âme allemande. Déjà Tacite dans *De la Germanie* parlait des tribus qui pour éviter de se sédentariser, détruisaient au bout de deux ans à peine leur maison, et partaient vers la forêt pour ne pas prendre d'habitudes « civilisées ». Les révolutions techniques ont eu raison de la continuité. Quand le train apparut, certains poètes français s'effrayèrent de voir le paysage disparaître devant la vitesse de la machine, et l'incapacité de l'œil humain à faire le point. C'est ensuite que le capitaine Kirk fit son entrée.

LE VOYAGE DEVIENT TÉLÉPORTATION

Le monde moderne décida un beau matin de tuer la route, de faire du temps de déplacement d'un point à l'autre un temps perdu qu'il faudrait utiliser à faire autre chose. Aboli l'espace, oublié le voyage, bienvenu au pays des courbes isochrones. Bienvenu dans *Star Trek* et les aventures du capitaine Kirk se déplaçant

d'un point A à un point B grâce à la téléportation. Plus d'espace, plus d'attente, rien. Mieux que dans le vieux feuilleton américain *Ma sorcière bien-aimée*. La voiture fut elle aussi conquise. Finies les longues transhumances avec les enfants qui demandent toutes les 5 minutes à quelle heure on arrive. Les sièges arrière peuvent désormais être dotés de mini-écrans de télévision. On peut regarder un film ou jouer à nos jeux électroniques préférés. Plus de *pensum* sur les départements à nommer avec les plaques minéralogiques, plus de paysages qui ennuient les enfants. « Regardez comme c'est beau ! », s'ébahissaient encore il y a peu les parents désormais seuls face à la route. La radio nous éloigne du voyage pour nous transporter vers les paysages riant des « *Grosses têtes* » ou de la « *Bande à Ruquier* ». Le fin du fin est actuellement le téléphone avec oreillette, grâce auquel vous pouvez régler vos affaires professionnelles ou vos difficultés familiales à distance ou regarder la télé. Le danger est grand. Mais que ne feriez-vous pas pour fuir les bouchons ?

La route elle-même, avec son macadam de plus en plus lisse, fait oublier la rugosité du paysage. Les voitures modernes avalent les montées et les descentes sans efforts. La crevaison ou l'incident mécanique se font rares. On voit de moins en moins de voitures en panne au bord des routes. Bientôt on vous parlera de voitures intelligentes, qui calculeront la distance qui les sépare des autres véhicules, circulant sur des autoroutes intelligentes. Il est même possible que soit posée la question de votre utilité comme chauffeur. Le tout intelligent chauffeur en moins. Le GPS finit par écraser le paysage et le « virtualise ». Il ne s'agit plus de rues, de routes, mais de traits rouges et de flèches. Ne suivez plus les panneaux, une voix vous indiquera où tourner. Ne faites plus d'effort pour mémoriser le circuit, le logiciel s'en charge.

L'AVION ET LE TRAIN FONT ENCORE MIEUX

L'avion est le tueur de voyage le plus accompli. Vous entrez dans un monde clos que vous ne quitterez qu'à l'arrivée. Vous êtes attaché. Si au décollage vous reconnaissez encore au loin la tour Eiffel ou la cathédrale de Strasbourg, vous êtes rapidement coupé du monde, au-dessus des nuages. Les plus malins évalueront la direction du vol avec le soleil. Pour les autres il s'agit de faire confiance au pilote. Sans effort, ni sensation de mouvement, le déplacement semble virtuel. Le temps est long entre les films sur votre mini-écran et la musique du MP3 désormais plus utile que la boussole. Les repas restent les seuls moments où on se sent un peu vivre dans les vols intercontinentaux. Ajoutez peut-être l'interminable queue devant les toilettes et parfois le vrai sourire d'une hôtesse. Un monde virtuel avec air conditionné.

Le TGV ressemble à l'avion, dans la philosophie comme dans la mise en scène. Quoi de plus semblable à un aéroport que l'embarquement dans l'Eurostar à la gare du Nord ? Quoi de plus destructeur du paysage avec les voies, remblais ou murs antibruit qui cachent l'arrivée dans la vallée du Rhône ? Que dire encore de cette lumière sous la Manche, étudiée pour que vous ne puissiez rien voir du tunnel et éviter tout stress. Le paysage est effacé. Le temps n'est pas au voyage mais à l'ordinateur, au MP3 ou mini-téléviseur qui vous permet de regarder le DVD choisi à la gare de départ et que vous rendrez à votre arrivée. Vous ne mangerez plus sur une nappe blanche dans le wagon-restaurant mais dans un snack étudié pour que vous soyez mal assis, et que vous retourniez le plus vite possible à votre place. Enfin, il est interdit de descendre. Finie la vision bucolique du train arrêté en pleine campagne et des passagers qui s'éparpillent dans les champs. Il vous faut attendre que le train redémarre. Adieu le paysage, l'odeur des foins, ou la découverte de la gare de Bar-le-Duc, un dimanche soir. C'était il y a quelques années, quand le service militaire était encore d'actualité. Au siècle passé. Pourtant, vous reviendrez à Saint-Jacques.

LES ROUTES VIRTUELLES

Mais les routes ne sont pas seulement des réalités physiques, inscrites dans le paysage comme le viaduc de Millau où le Pont de l'île de Ré. Il y a de plus en plus de routes sans existence réelle seulement inscrites sur des cartes. Le ciel et la mer sont libres. Et pourtant là aussi, l'homme a tracé des routes. Les marins et les pilotes doivent suivre ces chemins, pour notre sécurité ou notre bien-être. Quand il fallut assurer la traversée de l'Atlantique par des avions de ligne comme les *Super Constellation* de la TWA – qui allaient faire la réputation d'Howard Hughes –, des aéroports de délestage furent établis le long du parcours, de Terre-Neuve à l'Irlande. Aujourd'hui encore, les routes aériennes sont calculées non pas en lignes droites, mais selon des contraintes dictées par la sécurité des passagers. Idem pour les navires. Imaginer que passée la dernière lumière de Porzic et du phare du petit minou, l'océan Atlantique est à vous, serait une erreur. La préfecture maritime de Brest aura vite fait de vous rappeler qu'au large existe une des routes les plus fréquentées du monde : le rail de Ouessant. Cette route, fille des catastrophes maritimes aussi graves que l'Amocco, enferme les navires sur des axes sécurisés qu'ils ne peuvent plus quitter. Les patrouilleurs de la base aéronautique de Lanvéoc-Poulmic veillent.

LA ROUTE DEVIENT TOURISTIQUE

Autrefois l'histoire et la géographie se chargeaient de baptiser les chemins : voie sacrée, route des crêtes... Aujourd'hui des spécialistes s'en occupent reliant monuments, villes et villages par le fil ténu des images et des logos. Les routes touristiques se multiplient.

L'Alsace compte un grand nombre de ces chemineurs : route du vin, route de la carpe frite, route du houblon, route de la choucroute. Les autres régions ne sont pas en reste à l'image de la Lorraine voisine :

route de la céramique, route de la mirabelle, route des sources et villes thermales, route du cristal, route des écrivains, route du vitrail, routes historiques des marches lorraines, route de la bière et même route du vin. Nous avons traversé d'autres contrées où les chemins d'asphalte avaient pris le nom de Jean Moulin, Marcel Pagnol ou Karol Vojtila. Dans le Sud de la France, nous avons même emprunté une route du temps. Quand elle n'est pas fabriquée, l'image des routes est exploitée. La mythique *Road 66* et même notre nationale 7 font l'objet d'un culte où les objets kitsch rivalisent pour nous séduire dans d'improbables vitrines à souvenirs. La diffusion rapide de ces nouveaux produits pose une nouvelle fois la question complexe des rapports entre l'espace et les représentations.

LA LIBERTÉ EST DE PLUS EN PLUS ENCADRÉE

Ni marin, ni pilote d'avion, il vous arrive de prendre le volant de votre voiture et de vous sentir seul maître à bord après Dieu, s'il existe. Détrompez-vous ! Pour vos étrennes votre compagne vous a offert un bijou de technologie, un GPS capable de vous guider dans les dédales urbains. Rien de plus pratique, certes. Pourtant là aussi, la machine vous enferme, vous pousse à des choix particuliers. Ces outils vous parquent sur des routes précises. C'est ce que l'on appelle dans les sciences de l'information « la réputation » ou « le point de convergence » entre la technologie et la coopération¹. Ainsi serez-vous amené à prendre toujours les mêmes routes classées, modélisées. En cas d'embouteillages, vous prendrez toujours les mêmes axes de délestage programmés. Votre route sera uniforme, toujours la même, sauf peut-être en cas de guerre nucléaire quand votre GPS sera en panne. N'oubliez pas que pour l'instant cette technologie est gérée par les

1. Howard RHEINGOLD, *Les Foules intelligentes*, M2 Éditions, Paris, 2005.

militaires américains qui s'en sont largement servis dans les conflits récents, quitte à couper l'information. Pour finir de vous convaincre, rappelons qu'à Noël 2005 certains modèles en vente en France avaient totalement occulté le département de l'Ardèche. Adieu Annoney et Vallon-Pont-d'Arc. En Chine certains GPS vendus étaient « buggés » ce qui a permis à des automobilistes de tourner pendant des heures autour de Pékin, sans jamais réussir à pénétrer au centre.

LE VOYAGE VAUT POURTANT LA PEINE

Alors à quoi sert cette perte de temps d'un point à l'autre, ce passage plus ou moins long pendant lequel les enfants hurlent à l'arrière de la voiture ? À quoi sert ce temps enfermé dans une carlingue qui vous laisse moite de peur au décollage ? À quoi sert ce tour en bateau autour de la Corse, sans quitter l'île des yeux, craignant le vent traître de Méditerranée ? La route fait partie intégrante du voyage, du point de départ au point d'arrivée. C'est un monde en soi à découvrir. Un pèlerinage à Saint-Jacques-de-Compostelle ne vaut pas par la seule arrivée dans la basilique, mais par le chemin parcouru. Nous faisons le pari que demain votre voyage vaudra plus par le temps passé sur la route à découvrir le monde que par les seuls charmes du point d'arrivée.

Faites étape en chemin ! Ralentissez ! Le voyage vaut vraiment la peine.

UN NOUVEAU CONTEXTE

*Le capitaine et son équipage
vous souhaitent la bienvenue à bord.*

MESSAGE COMMERCIAL

L'évolution de la route s'inscrit dans un contexte mouvant de mutation des temps et territoires de vie qu'il faut prendre en compte.

LES TEMPS CHANGENT

La ville se recompose en permanence selon des rythmes quotidiens, hebdomadaires, mensuels, saisonniers, séculaires mais aussi en fonction d'accidents. Les horaires et les calendriers d'activité donnent le tempo, règlent l'occupation de l'espace et dessinent les limites de nos territoires vécus, maîtrisés ou aliénés. Si la matérialité urbaine, cette carapace artificielle de l'homme constituée par les bâtiments, évolue lentement, des populations s'y succèdent selon des rythmes et des temporalités diverses souvent difficiles à articuler. Certains espaces s'animent, d'autres s'éteignent, certains se vident alors que d'autres s'emplissent, certains ouvrent tandis que d'autres fonctionnent en continu¹. Dans la même journée, les villes attirent puis expulsent les

1. Luc GWIAZDZINSKI, *La Ville 24h/24*, Éditions de l'Aube, Seuil, 253 p., 2003.

hommes et les femmes venus pour leur travail, leurs études, leurs achats ou leurs loisirs¹. À l'échelle hebdomadaire, le calme dominical fait souvent regretter l'animation des jours de semaine mais permet aussi de récupérer des « fièvres du samedi soir ». En juin, les touristes qui envahissent certains lieux annoncent la période estivale pendant laquelle de nombreux habitants auront déserté la ville. Peu de personnes échappent à la frénésie d'achat de la rentrée. En fin d'année, nombreux sont ceux qui ouvrent des yeux d'enfants vers les illuminations de Noël des centres-villes. Les jours froids d'hiver, les rues désertes contrastent avec le souvenir rassurant de la foule qui s'agglutine sur les terrasses dès les premiers rayons de soleil du printemps. On rit parfois des photos jaunies de notre enfance qui nous rappellent que les modes évoluent. Au détour d'un livre d'histoire, les ruines d'une cité jadis prospère prouvent que le temps a parfois raison de l'existence même des plus grandes villes. Limiter l'étude, l'aménagement et la gestion de nos agglomérations à leur seule dimension spatiale est bien réducteur. Les émetteurs de trafic deviennent attracteurs à d'autres moments de la journée, de la semaine ou de l'année.

NOUVEAUX RYTHMES DE VIE...

Nous ne sommes pas toujours conscients des bouleversements subis par nos emplois du temps. Paradoxe : alors que la France est devenue le pays d'Europe où l'on travaille le moins avec une durée moyenne annuelle de 1 771 heures, les Français qui n'ont jamais eu autant de temps libre ont pourtant le sentiment d'en manquer². En moins d'un siècle, le temps de travail a été divisé par deux et l'espérance de vie s'est accrue de

1. Luc GWIAZDZINSKI, « La Nuit, dernière frontière », revue *Les annales de la recherche urbaine* n° 87, pp. 81-89., sept. 2000.

2. 82 % d'entre eux aspirent à se reposer. Et pourtant, parmi les Français passés à la RTT, seuls 35 % se reposent et 50 % investissent dans les tâches quotidiennes (sondage Ipsos, septembre 1999).

60 %. Le temps libre a été multiplié par cinq représentant 15 années de la vie d'un homme, contre 3 années en 1900. Le temps de sommeil moyen est passé de 9 h 00 en 1900 à 7 h 30. La révolution silencieuse s'accélère. Les rythmes de nos vies évoluent rapidement sous l'effet de plusieurs phénomènes : l'individualisation des comportements ; l'urbanisation généralisée ; la tertiarisation ; la diminution du temps de travail ; la synchronisation progressive des activités à l'échelle mondiale ; les nouvelles technologies qui donnent l'illusion d'ubiquité ; et l'évolution de la demande des individus qui veulent souvent tout, tout de suite, partout et sans effort.

Il n'y a plus de pause dans cette course permanente qui grignote peu à peu la sieste, les repas ou la nuit. La révolution informatique et les technologies ont transformé radicalement notre rapport à l'espace et au temps. Les entreprises s'organisent en trois-huit à l'échelle planétaire, un site de production passe le relais à l'autre au rythme du soleil de New Dehli à Londres en passant par Antananarivo. L'horizon de placement des « *Day Traders* » qui opèrent sur la Bourse de New York n'excède pas deux heures. Là où il fallait 58 mois pour produire et commercialiser une voiture en 1992, il suffit désormais de 33 mois. Producteurs et consommateurs accélèrent la cadence. Trois mois suffisent aujourd'hui entre la conception d'une robe et sa livraison en boutique. Chez les fabricants informatiques adeptes du « *just in time* », les composants des ordinateurs ne passent pas plus de 8 heures à l'usine. Donneurs d'ordre et sous-traitants synchronisés produisent en continu. Dans la recherche pharmaceutique, les délais de mise au point des molécules ont été réduits de 30 % entre 1997 et 2000. La vitesse est devenue une valeur en soi. Urgence, esprit de compétition exacerbé, agressivité : nous avons tous les signes du « syndrome de Chronos », défini par Denis Etti-goffer, du « bougisme » contre lequel bataille Pierre-Henri Taguieff¹ ou de « l'ergostressie » que

1. Pierre-Henri TAGUIEFF, *Résister au bougisme*, Mille et une Nuits, 202 p., 2001.

calcule Yves Lafargues¹. Plus généralement, la dictature de l'urgence, l'hypertrophie du présent et la survalorisation du passé qui caractérisent notre société s'accompagnent d'une incapacité à penser le futur et à se projeter pour construire notre avenir.

... NOUVEAUX RYTHMES DE VILLES

Conséquence de ces mutations : les rythmes de nos agglomérations changent. À une concomitance des espaces et des temps a succédé un éclatement conjugué à une nouvelle temporalité. L'évolution est particulièrement visible dans les transports où la mobilité hors travail croît et devient complexe, variée et aléatoire : « zigzagante »². Les déplacements domicile-travail ne représentent plus qu'un quart des déplacements alors que ceux liés aux loisirs augmentent de 30 %³. Les phénomènes de pointe s'étalent et les périodes de creux s'atténuent. On a de plus en plus de trafic tous azimuts, toutes directions, tous motifs et toute la journée. L'activité urbaine se prolonge plus tard en soirée. L'économie de la nuit se développe⁴. Le week-end devient un moment d'hyperactivité, en particulier le samedi après-midi. En été, seule la période du 15 juillet au 15 août résiste. Le travail ne synchronise plus la vie de la cité et le « 8h-midi, 2h-6h » qui organisait la vie personnelle et collective a vécu.

1. « Mesure de la charge totale ressentie par un individu, obtenue en tenant compte de la charge physique, de la charge mentale et cognitive, du stress et du plaisir lié aux activités professionnelles et extraprofessionnelles ». Yves LASFARGUE, *Technomordus, technoexclus*, Éditions d'Organisation, 423 p.

2. Sandra BONFIGLIOLI, *Le politiche dei tempi urbani*, in *Urbanistica Quaderni*, Collana dell'Istituto Nazionale di urbanistica Anno III, pp. 9-13., 1997.

3. Enquête INSEE-INRETS, 1982 et 1994 et enquêtes ménages plus récentes.

4. Luc GWIAZDZINSKI, « La Ville, la nuit : un milieu à conquérir » in *l'Espace géographique des villes*, Anthropos, collection Villes, pp. 347-369., 1998.

DÉSYNCHRONISATION

Le fonctionnement de la cité, des territoires, est de plus en plus inadapté à cette évolution. Nous vivons parfois dans les mêmes agglomérations, nous travaillons peut-être dans les mêmes entreprises, habitons les mêmes appartements et faisons quelquefois partie des mêmes familles. Et pourtant, nous nous croisons à peine faute d'avoir les mêmes horaires. En l'absence de temps communs de repas, ou de travail, des objets comme le congélateur, le magnétoscope, le micro-ondes ou le téléphone portable permettent à chacun d'organiser sa propre vie à son rythme. Face à cet éclatement des temps, seule la multiplication d'événements réguliers ou non, de concerts, manifestations sportives ou festivals permet à tout ou partie d'une ville de se retrouver et de maintenir une illusion de lien social¹. La demande explose et se diversifie alors que l'offre urbaine – les administrations, les commerces, les services et les transports – reste encore dans une large mesure structurée en fonction de rythmes traditionnels. Il existe de larges plages de sous-emploi des équipements. La majorité des équipements scolaires sont fermés à partir de 17 heures, une journée et demie par semaine et seize semaines par an. Les musées, les bibliothèques n'ouvrent bien souvent que jusqu'à 18 heures, c'est-à-dire dans des plages de temps où la population n'est pas disponible. Il y a longtemps déjà que les églises fermées et les gares sécurisées ne sont plus des lieux d'accueil nocturnes pour les sans-abri. Les horaires d'ouverture des centres socio-culturels, des crèches ou des services administratifs sont de moins en moins en phase avec la demande. La « ville à la carte » reste un rêve pour la plupart d'entre nous.

1. Luc GWIAZDZINSKI, « Le Mouvement plutôt que l'aménagement », in *Culture publique*, opus 2, Les visibles manifestes, Éditions sens & tonka, pp. 177-187., 2005.

DE NOUVELLES MOBILITÉS

Ces évolutions ont un impact fort sur les mobilités. Les transports de personnes (dont la route représente désormais 80 %) ont crû de plus de 70 % en vingt ans. Si les mobilités liées au travail représentent moins de 25 % des mobilités, les distances domicile-travail augmentent régulièrement pour atteindre 20 kilomètres par jour en moyenne. Elles deviennent moins régulières, plus périphériques et événementielles. La mobilité devient « zigzagante », à buts multiples. Un tiers des salariés font par exemple au moins un arrêt sur leur trajet entre le domicile et le travail pour déposer leurs enfants ou s'approvisionner dans les magasins. La mobilité devient une condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine. Pire, elle s'installe comme une valeur. Dans un monde atteint par l'activisme et le bougisme, les immobiles, les assignés à résidence ou les lents gênent ou inquiètent.

UNE INJONCTION DE MOBILITÉ

Globalisation, urbanisation, tertiarisation, développement des TIC, mise en compétition des personnes, des groupes, des organisations et des territoires, mobilité des informations, des capitaux, des marchandises et des personnes : nous sommes entrés dans le monde de la mobilité généralisée. Société de nomades en « juste à temps » : il faudrait bouger et s'adapter, courir ou accepter de disparaître. Mobilité géographique, mobilité professionnelle mais aussi mobilité cognitive pour se projeter dans le futur. Flexibilité, adaptation. Nous voilà bloqués dans l'urgence et la mobilité à tout prix, dans l'espace et dans le temps. Il faut aller vite et loin : « Bouge de là » !, « Arrache-toi » !, « Sors de chez toi ! », « Dépêche-toi ! », « Construis ton projet ! ». Mais aussi : « Souviens-toi ! » Les commémorations se multiplient pour célébrer un passé réinventé et « marchandisé » : lieux, temps, devoirs et désormais rivalités des mémoires. Le mouvement et la vitesse

permettent d'éprouver le temps présent. Impression d'exister masquant mal une difficulté à visiter les passés, à nous projeter, à épaissir le présent et à construire ensemble dans la durée. Il faut se dépêcher de bouger vers un improbable avenir, ailleurs, ou accepter de s'époumoner dans la proximité et le présent, avec les exclus.

DE NOUVELLES PRATIQUES

Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage...

TEXTE LONGTEMPS LU À DES ÉLÈVES À QUI ON INTERDISAIT DE BOUGER

Nos rapports à la route et aux voyages ont évolué au cours du temps.

DES EXPLORATEURS AUX POÈTES

Voyager, c'est d'abord prendre la route, prendre la voie. Les géographes n'ont pas été les seuls à parcourir le monde et à courir après la ligne d'horizon. Ulysse, Marco Polo, Magellan, Vasco de Gama, Christophe Colomb, le chevalier de Bougainville, le capitaine Cook et tant d'autres ont exploré les frontières du monde de leur temps, revenant parfois « pleins d'usage et raison ». Différents furent les périples des aristocrates des XVIII^e et XIX^e siècles qui inventèrent un certain art du voyage et dont les témoignages (récits et peintures) ont fortement influencé notre approche des paysages. Plus tard, le train ou l'automobile ont imposé aux voyageurs des façons inédites de faire, de sentir, de voir, de se repérer, et ont proposé une approche originale de l'espace qui façonne un paysage. Au début du XX^e siècle, les *futuristes*¹ exaltèrent la modernité technique et la

1. Filippo Tommaso MARINETTI, *Manifeste du futurisme*, tract, Milan, 1909.

vitesse, déclarant la guerre au passéisme et à la tradition, souhaitant « *tuer le clair de lune* » sentimental et nostalgique et préférant « *une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur de la mitraille* » à la victoire de Samothrace. Après les reportages légendaires d'Albert Londres¹, Jack Kerouac² jeta la *Beat Generation* sur les routes du monde. Icône des écrivains-voyageurs, atteint de ce besoin incoercible de voyager, Bruce Chatwin poursuivit à sa façon cette « anatomie de l'errance ». D'autres préférèrent la ville au vaste monde. Après Baudelaire, Louis Aragon, André Breton ou Léon-Paul Fargue ont aimé arpenter les villes, les traverser dans tous les sens et rapporter leurs expériences dans des chefs-d'œuvre comme *Nadja*³, *Le Paysan de Paris*⁴ ou *Le Piéton de Paris*⁵.

DE LA VIRÉE BUISSONNIÈRE À LA DÉRIVE URBAINE

Les surréalistes ont développé la pratique de la *virée buissonnière*, escapade sans itinéraire, déambulation sans but à partir d'une ville. Dès les années 50, les situationnistes expérimentèrent la *dérive* – « *technique du passage hâtif à travers des ambiances variées* »⁶ – qui fut au cœur de leur projet « *de changer la vie* ». « *La formule pour renverser le monde, dira Guy Debord, nous ne l'avons pas cherchée dans les livres mais en errant.* » Ils insistèrent sur « *le caractère principalement urbain de la dérive, au contact des centres de possibilités et de significations que sont les grandes villes transformées par l'industrie* » ; l'errance en rase campagne étant considérée comme « déprimante ». Ils firent de la dérive un moyen d'exploration « *psychogéographique* » et

1. Albert LONDRES, *Tour de France, tour de souffrances*, Le Petit Parisien, 1924.

2. Jack KEROUAC, *On The Road*, Gallimard, 1960.

3. André BRETON, *Nadja*, Gallimard, 1964.

4. Louis ARAGON, *Le Paysan de Paris*, Gallimard, 1926.

5. Léon-Paul FARGUE, *Le Piéton de Paris*, Gallimard, 1939.

6. Guy DEBORD, « Théorie de la dérive », in *Internationale situationniste* n° 2, bulletin central édité par les sections de l'Internationale situationniste, déc. 1958.

définiront la « *psychogéographie* » comme « *l'étude des lois exactes et des effets précis du milieu géographique, consciemment aménagé ou non, agissant directement sur le comportement affectif des individus* ». La durée moyenne de ces dérives, pratiquées en groupes de quatre ou cinq participants au plus, était d'une journée. L'étendue maximum de ce champ spatial ne dépassait pas l'ensemble d'une grande ville et de ses banlieues : « *Là où les personnes se livrant à la dérive renoncent aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles se connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres.* »

PARCOURS CONTEMPORAINS

D'autres encore se sont mis à parcourir et à décrire la ville, persuadés avec Georges Perec qu'« *elle est notre espace et que nous n'en avons pas d'autre* ». Certains comme le regretté Pierre Sansot ont érigé cette pratique en art : « *À la parcourir nous ressentons la fatigue comme une sorte de bonheur (...). En mouvement, elle redistribue en permanence les cartes, elle provoque des collisions, elle invente des rimes inédites, des associations surprenantes.* »¹ Le même signalait : « *Le chemin fait de moi un homme libre et fier.* »² François Maspero³ est parti explorer la ville en utilisant la ligne B du RER pour « *donner une épaisseur à des images, à des couleurs, à des êtres noyés dans le chaos apparent des banlieues, déchiffrer cette géographie, retrouver un peu de l'histoire des gens qui l'habitent* ». Au début des années 80, Carol Dunlop et Julio Cortazar passèrent un mois sur l'autoroute Paris-Marseille à bord d'un camping-car et en rapportèrent un fameux ouvrage : *Les Autoroutes de la cosmoroute*. Un ethnologue⁴ avait

1. Pierre SANSOT, préface à l'édition de poche, *Poétique de la ville*, petite bibliothèque Payot, 626 p., 2004.

2. Pierre SANSOT, *Chemins aux vents*, Payot, 301 p., 2000.

3. François MASPERO, *Les Passagers du Roissy-Express*, Seuil, 329 p., 1990.

4. Marc AUGÉ, *Un ethnologue dans le métro*, Hachette, 125 p., 1986.

déjà exploré les parcours et les solitudes qui se croisent dans les couloirs du métropolitain et des écrivains¹ s'étaient déjà évadés « hors les murs ». De lointains héritiers de Georges Perec², comme Joël Henry et son laboratoire de Tourisme expérimental³, ont poussé très loin le jeu et le décalage dans la découverte de la ville multipliant les propositions : l'« *alphatourisme* » ou comment visiter une ville de la première rue à la dernière rue par ordre alphabétique ; l'« *anachrotourisme* », qui consiste à se déplacer avec un très vieux guide de voyage ; le « *nécrotourisme* », qui passe par les cimetières ; ou encore le « *kleptotourisme* ».

En Italie, au début des années 90, le groupe d'architectes *Stalker* prit conscience des espaces et des manières de vivre inattendus qui existaient au cœur de Rome. Il expérimenta à son tour l'acte de traverser comme un acte créatif permettant de découvrir les « territoires actuels », négatifs de la ville bâtie, aires interstitielles et marginales, espaces abandonnés ou en voie de transformation, lieux de la mémoire réprimée et du devenir inconscient des systèmes urbains. Ils explorèrent cette face obscure de la ville dont la connaissance ne peut être acquise que par expérience directe, en se transportant physiquement au cœur de son sujet. L'architecture devint synonyme de déplacement. Nos propres travaux s'inscrivent dans cette mouvance et invitent les usagers à partir à la découverte de leur propre ville⁴ à partir de protocoles géographiques particuliers insistant sur les marges : explorations nocturnes, tours de périphéries (cf. Annexes)...

1. Jacques REDA, *Hors les murs*, Gallimard, 122 p., 1990.

2. Georges PEREC, *Espèces d'espaces*, Galilée, 1974.

3. Rachaël ANTONY, Joël HENRY, *The Lonely Planet Guide To Experimental Travel*, Lonely Planet, 2005.

4. Gilles RABIN, Luc GWIAZDZINSKI, *Si la ville m'était contée*, Eyrolles, 247 p., 2005.

DES ÉTONNANTS VOYAGEURS AUX TOURISTES URBAINS

Dans le grand public aussi, la mode est désormais aux écrivains voyageurs comme Gilles Lepouge cornaqués par Michel le Bris et son festival de Saint-Malo. Les « carnets de voyage » fleurissent dans les librairies sans que l'on sache toujours s'ils rencontrent vraiment leur public. Une collection de « carnets de ville » a vu le jour¹. Des ouvrages qui compilent des textes d'auteurs paraissent sur chaque métropole² que l'on nous invite à découvrir « à la manière de ». À la radio, depuis quinze ans, Daniel Mermet nous transporte avec bonheur « *Là-bas si j'y suis* ». Les voyageurs ouvrent la voie aux touristes. Dans un mouvement paradoxal, le rétrécissement du système monde qui banalise ces mobilités lointaines pousse également nos contemporains à la redécouverte de leur propre territoire. Glocalisation. La ville nous intéresse. Poussés par les 35 heures, les week-ends de découverte des villes étrangères se développent comme les chambres d'hôtes en centre-ville. Face à l'agitation et à la course effrénée, la lenteur devient un nouveau refuge, une nouvelle valeur qui a ses chantres comme l'ami Pierre Sansot ou plus récemment le Canadien Carl Honoré et son *Éloge de la lenteur*³. La lenteur a aussi ses associations comme *Slow Food*. La marche, loisir lent par excellence, est donc en vogue. Les guides de randonnées urbaines se multiplient. Les parcours urbains thématiques fleurissent jusque dans les plus petites communes. Histoire, mémoires et tourisme s'entrechoquent parfois dans un drôle de mélange.

Les temps changent et la route est au centre de ces mutations.

1. Thierry PAQUOT, *L'Inde, côté villes*, l'Harmattan, 2005.

Pierre GRAS, *Suite romaine*, l'Harmattan, 2005.

Baudouin MASSART, *Un été à Belfast*, l'Harmattan, 2005.

2. *Le Goût de Paris*, Mercure de France, 125 p., 2004.

Le Goût de Lisbonne, Mercure de France, 131 p., 2002.

Le Goût de Shanghai, Mercure de France, 125 p., 2005.

3. Carl HONORÉ, *Éloge de la lenteur*, Marabout, 2005.

DE NOUVEAUX IMPACTS

Qui trop se hâte reste en chemin.

EXPRESSION POPULAIRE

Le développement des routes, du réseau routier et des déplacements a des impacts importants sur les territoires, l'économie, l'environnement, la culture et la société.

NOUVELLES DEMANDES DE LA POPULATION

Les attentes en terme de mobilité sont de plus en plus fortes. 58 % des Français pensent que l'avenir de la ville dépend d'abord de l'avenir des transports. Des chercheurs comme Rémy Prud'homme ont montré que la productivité d'une agglomération était liée à la vitesse des déplacements urbains et donc en partie au réseau routier. Le développement des routes suscite des réactions d'autant plus vives que croissent les exigences sociales d'absence de risque et de découverte d'un coupable en cas de dommage. Ces évolutions s'inscrivent dans un environnement général en profonde mutation. Il faut tenir compte des demandes de la population en termes de qualité de vie, de sécurité, de maîtrise du temps mais aussi de qualité des temps de transport et des temps d'attente. Il faut également prendre en compte l'émergence d'une revendication pour un « droit à la mobilité ».

IMPACTS ÉCONOMIQUES

L'existence et les coûts de liaisons routières influent sur les choix d'implantations d'entreprises et sur leurs tailles. La présence d'infrastructures de transport constitue le critère fondamental avant la disponibilité de main-d'œuvre qualifiée, de centres de formation ou de services aux entreprises. Du fait de leur qualité et de leur disponibilité les stocks peuvent être réduits. Dans une logique de flux tendus, les stocks sont désormais sur les routes. Les transports routiers prédominants imposent leurs prix aux autres modes. On a vu ces dernières années qu'une grève de camionneurs ou un barrage routier pouvaient avoir des répercussions importantes sur la vie du pays. La proximité d'une route trop passante influe sur le prix du terrain : à la baisse pour l'habitat et à la hausse pour un commerce.

Depuis quelques années, la construction et l'entretien du réseau routier sont mécanisés et, en partie, automatisés. Les travaux publics ou les entreprises spécialisées emploient encore 250 000 personnes. Si elles ne constituent plus vraiment un moyen pour réduire le nombre des chômeurs, leur impact reste encore important. En France, de nombreuses entreprises de construction routière sont devenues multinationales. Un tiers des activités est désormais effectué à l'étranger. Cette activité représente près de 4 % des exportations nationales et place la France au premier rang des exportateurs du secteur.

POLLUTIONS ET NUISANCES

En matière de nuisances et de pollutions liées à la route, les protestations portent généralement sur quelques points : les encombrements ; le bruit et les vibrations ; la pollution atmosphérique (oxydes d'azote, composés du plomb, monoxyde de carbone...) et des eaux de ruissellement ; l'occupation des sols ; les modifications du paysage ; les nuisances créées par les chantiers ; la consommation

du pétrole ; les accidents de la circulation ; et la production de déchets industriels.

Les effets dus aux infrastructures routières elles-mêmes sont très importants : consommation d'espace, altération du paysage et du patrimoine naturel et bâti, obstacle aux déplacements. La pollution de l'eau, liée à l'érosion des sols nus et des terrassements par les eaux de pluie et à la pollution des engins de chantiers, n'est pas négligeable. Les produits anti-verglas à base de chlorure de sodium n'attaquent pas que les carrosseries. Les déversements accidentels de marchandises dangereuses s'ajoutent aux pollutions chroniques entraînées vers les cours d'eau : usure de la chaussée, des éléments métalliques, des pneumatiques et émissions de gaz d'échappement. Le bruit « routier » est une autre source de pollution. Six millions de Français vivent actuellement dans des immeubles exposés à un bruit de façade supérieur à 65 décibels. La part des transports dans la consommation d'énergie a atteint 30 %, soit autant que l'industrie.

Quelques mesures symboliques ont été prises afin de limiter les nuisances : la loi de 1976 sur la protection de la nature impose une « étude d'impact » dans les projets d'infrastructures... Les émissions de produits nocifs par les moteurs sont réglementées. Pour diminuer les nuisances sonores, les efforts portent à la fois sur les véhicules et sur les infrastructures avec la construction de murs de protection, voire la couverture des chaussées à des prix très élevés.

INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il faut rappeler que le transport routier présente un facteur de risque statistique vingt fois plus élevé que le rail. Les accidents de la route sont plus diffus que ceux dus aux autres moyens de transport sauf s'ils sont concentrés en de grands carambolages ou sur quelques jours. Dans les agglomérations les pics d'accidents correspondent aussi aux pics d'entrée et sortie matin et soir. Les accidents nocturnes sont moins

nombreux mais plus graves en raison notamment de la vitesse des véhicules. Les pertes ont culminé en France en 1972 avec 16 000 morts. Depuis, les mesures de prévention et de répression ont permis une diminution malgré l'augmentation du trafic. En 1980 le droit pénal a été modifié pour les cas de « mise en danger de la vie d'autrui ». En 1985, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité est créé. Les contrôles techniques des véhicules deviennent obligatoires. Des limitations de vitesse fonctions du type de voie et de la météorologie sont édictées. L'alcoolémie des conducteurs est régulièrement contrôlée. L'accès de certaines voies comme les « rues piétonnes » est interdit aux automobiles. Des unités de police spécialisées sont créées pour le contrôle du respect des réglementations. Des mesures techniques sont prises pour les véhicules (ceintures de sécurité, airbags, structure de l'habitacle...). D'autres deviennent nécessaires sur les routes : glissières de sécurité ; éclairage ; signalisation ; carrefours à sens giratoire ; téléphones pour l'appel des secours ; surveillance par télévision ; aires de repos ; radars automatiques, caméras... Ce type de préoccupation n'est pas vraiment nouveau. Dans les villes romaines déjà, la sécurité des piétons était obtenue par la construction de trottoirs élevés et la pose de pierres permettant la traversée de la voie sans y descendre et la normalisation de l'écartement des roues.

DÉGRADATION DE LA SANTÉ

Le développement de la route et des moyens de transport s'est accompagné d'une baisse de l'activité physique. Plus de 30 % des adultes européens sont insuffisamment actifs et l'activité physique diminue encore. Outre les facteurs génétiques et alimentaires, le faible niveau d'activité physique (sport, marche à pied, cyclisme, jeu, patinage, nettoyage de la maison, danse ou montée d'escaliers) est un facteur majeur de prise de poids. Cette inactivité est le deuxième principal facteur de risque dans les pays développés, après le tabagisme. Elle augmente la mortalité, double le risque de maladies cardiovascu-

lares, de diabète et d'obésité, et accroît le risque d'hypertension, de troubles lipidiques, de cancer du côlon, d'ostéoporose, de dépression et d'anxiété. Conséquence : l'obésité augmente régulièrement depuis les années 80. La France compte aujourd'hui plus de 5,3 millions de personnes adultes obèses et plus de 14,4 millions de personnes en surpoids. Pourtant, plus de 30 % des déplacements en voiture en Europe portent sur une distance de moins de 3 kilomètres et 50 % sur une distance de moins de 5 kilomètres. Ces distances pourraient être parcourues en 15 à 20 minutes à vélo ou en 30 à 50 minutes à pied.

Les coûts économiques de l'inactivité physique ont même des incidences sur l'économie. Selon une étude suisse, le manque d'activité physique causerait 1,4 million de cas de maladies et 2 000 décès, pour un coût d'environ 2,4 milliards de francs suisses par an. En Angleterre, les coûts directs et indirects de l'obésité s'élèveraient déjà à 2,6 milliards de livres.

IMPACTS SUR L'ORGANISATION DES TERRITOIRES

Des zones d'activités adaptées à l'extension du réseau routier et à l'usage de la voiture sont apparues à la périphérie des villes : supermarchés, stations-service où sont vendus bien d'autres objets que ceux destinés aux véhicules. Aboutissement des principes de la charte d'Athènes, la ville post-fordiste a éclaté en zones fonctionnelles et s'est diffusée, nous obligeant à zapper en permanence d'un endroit à l'autre de l'archipel. Le coût de cet étalement n'a jamais vraiment été pris en compte dans la facture globale.

SÉGRÉGATION PAR LE RÉSEAU

La mode est à la fragmentation : la route n'échappe pas à ce phénomène. La route et l'avenue à chaussée unique ont vécu. On cherche désormais à séparer des flux et des modes de transport afin d'éviter les conflits

d'usage et d'assurer une meilleure fluidité. L'inflation guette : voie pour les camions, voie pour les voitures, voie pour les piétons, voie pour les vélos, voie pour les taxis et les transports en commun ou voie en site propre pour certains transports comme le tramway. Et on nous promet bientôt une voie pour les rollers... À force de séparations, le quadragénaire amateur de vélo ne croisera plus jamais le vieillard en voiture ou l'adolescent en skate. Paradoxe d'une route qui relie et qui sépare.

DES INÉGALITÉS SELON LE SEXE

Hommes et femmes ne sont pas égaux devant la mobilité. C'est pourtant une question capitale. C'est sur la mobilité que repose l'organisation matérielle de la « double journée ». En l'absence de partage des tâches entre hommes et femmes, la mobilité est le seul moyen pour ces dernières de concilier tâches professionnelles et tâches domestiques. Les inégalités persistent : moins de femmes que d'hommes qui possèdent le permis ; une mobilité masculine centrée sur le travail et une mobilité féminine centrée sur le domicile et la sphère privée (enfants, famille...) ; moins de femmes propriétaires d'une voiture ; moins de voitures à disposition que pour les hommes ; un arbitrage dans le couple qui se fait souvent en faveur de l'homme ; des trajets et une aire géographique d'investissement plus réduits. Les femmes restent encore souvent « otages des transports en commun » dont elles constituent les deux tiers de la clientèle. Elles font plus de marche à pied que les hommes avec des risques accrus en terme de sécurité.

CHANGEMENT DE VALEURS

Condition d'adaptation

Signe des temps : la mobilité devient une condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine. On parle de plus en plus de « droit à la mobilité » comme

le droit des droits, celui qui permet d'accéder au « droit à la ville », aux services urbains et au travail. Il faut pouvoir bouger, se bouger ! Mobilité professionnelle et géographique riment avec flexibilité. On nous avait prévenus dès les bancs de l'école : « *En l'an 2000, il faudra changer plusieurs fois d'emploi dans sa vie. Il ne faudra pas hésiter à bouger, être capable de changer de métier, de région, de pays, d'amis.* » De la prospective à « l'injonction de mobilité » les années ont passé : la Commission européenne a fait de 2006 l'année de la mobilité. Les jeunes gens qui tentent leur chance à l'étranger, en Grande-Bretagne notamment, font la joie des magazines.

Renversement

Dans un étrange renversement, la mobilité s'est installée comme une valeur à l'image de l'urgence. Autrefois, c'est celui qui avait du temps, citoyen athénien ou aristocrate, qui était important et valorisé. Désormais, réalité ou dérisoire mise en spectacle, du scolaire au retraité en passant par nos politiques, tout le monde se dit « surbooké » exhibant les pages noircies de son agenda comme de pathétiques trophées. Malheur aux oisifs ! Auparavant, le nomade inquiétait, symbole de déstabilisation pour les sociétés locales. Aujourd'hui, c'est la personne stable dans son métier ou son lieu de résidence qui inquiète. « *Malheur aux sédentaires !* », assignés à résidence dans leur quartier ou leur emploi. Dans la cour de récréation comme à la cantine de l'entreprise, on se valorise par le mouvement. Le carnet de voyage devient un *must*. Et la mobilité virtuelle également : le rêve d'ubiquité semble presque accessible. Les technologies de l'information nous donnent l'illusion de pouvoir être partout à la fois, nous affranchissant de l'espace. Elles nous empêchent d'arbitrer avec l'espoir de pouvoir endosser tous les costumes à la fois en moderne Fregoli : bon père, bon mari, bon amant, bon professionnel, bon copain, bon bricoleur, bon footballeur, etc. Suprême pied de nez : avec le bracelet électronique, même le prisonnier devient nomade avec la ville entière comme prison virtuelle.

NOUVEAUX PARADOXES

La mobilité interroge le rapport local-global. Pour les drogués de l'hypermobilité, la dame du péage ou la vendeuse du kiosque à journaux de l'aéroport sont souvent devenues plus familières que la boulangère du quartier. On garde ses distances avec le voisin, on évite de se mélanger avec les autres dans le quotidien mais on se félicite des rencontres faciles à l'étranger. En cas de crise, nos politiques imaginent des réponses en terme de proximité pour les populations les plus fragiles sommées de vivre et travailler dans le quartier quand le reste de la société se projette dans l'hypermobilité. Les mêmes politiques réclament du temps pour leur action mais s'évertuent à réduire la durée de leur mandat. Les mêmes encore veulent diminuer la mobilité mais ne s'appuient guère sur des outils de maîtrise à long terme pour la planification et l'aménagement du territoire. La mobilité interroge les lieux. La surenchère patrimoniale prospère dans une société en mouvement. Le nomade a besoin de repères. Quand il n'en a plus, quand son espace vécu est aliéné à force d'être éclaté, il s'en invente à grand coup de brocantes et de vide-greniers.

La route touristique est un bon exemple de la succession de paradoxes significatifs de « *la crise affectant la perception et la vie pratique* »¹. La route, outil conçu à l'origine pour joindre deux pôles attractifs, devient elle-même lieu d'attraction quand elle se mue en itinéraire touristique. Les routes s'imposent – plus qu'elles ne s'intègrent – dans notre paysage. Et pourtant elles n'ont jamais été aussi peu investies, appropriées. Comme des corps étrangers posés sur les territoires... La mise en place de routes thématiques, outils de développement touristique, peut contribuer à la dégradation du paysage. Reportez-vous au *capharnaüm* visuel des panneaux publicitaires le long de certains axes. La route, symbole de vitesse et de liberté, se transforme en produit touristique flirtant

1. Paul VIRILIO, *L'Espace critique*, Christian Bourgeois Éditeur, 187 p., 1984.

avec la folklorisation. Un arrière-goût « d'âge d'or », entre Disneyland et Millet... Outil de marketing touristique en vogue, la route tue : 9 000 morts et blessés en France chaque année, près de 250 000 dans le monde. La route, outil de découverte du patrimoine culturel et naturel, pollue : un tiers des émissions de gaz carbonique proviennent de la circulation automobile et génèrent des nuisances. N'est-ce pas souvent la même personne qui peste toute la semaine contre les embouteillages et profite de son week-end pour s'engager sur les routes touristiques... encombrées ?

NOUVEAUX RAPPORTS À LA CITOYENNETÉ

Face à l'allongement des distances, on vote de plus en plus là où on dort et non là où l'on vit. La mobilité interroge aussi la santé. D'un côté l'absence d'exercice favorise les maladies de la sédentarité dont l'obésité. De l'autre, l'explosion des mobilités entraîne de nouvelles formes d'aliénation. Ces mobilités questionnent nos rapports à l'espace, au temps et aux autres. Les liens deviennent moins tenus. On les veut plus nombreux et plus courts. Mariage, amitié, relations tiennent sans doute un peu moins longtemps. Le réseau s'impose face à la proximité. La dimension « consommation » n'est pas absente de ce zapping qui transforme un territoire en produit touristique ou un ami en passe-temps provisoire. Paradoxe des paradoxes. L'évolution de nos sociétés qui jusqu'à présent s'était faite par la sédentarisation et la sédimentation des activités, des hommes et des richesses dans la ville semble désormais devoir passer par la mobilité. La ville elle-même devient mobile : changement de repères et d'échelles.

IMPASSES

Ces mutations s'inscrivent dans une évolution globale du système qui conduit à des difficultés de fonctionnement : accroissement de la complexité,

tension sur les systèmes économiques, sociaux, culturels et environnementaux, mais aussi difficultés à observer et comprendre, difficultés à se projeter et à planifier, difficultés à mettre en œuvre et à évaluer. On se retrouve dans une impasse. En termes de mobilité, les attentes ne peuvent plus être satisfaites par la seule création d'infrastructures. Il faut plutôt chercher à optimiser les systèmes de transports existants et assurer un meilleur équilibre entre les modes.

Passé le constat, la route peut et doit être abordée autrement à partir de quelques clés de lecture.

DEUXIÈME PARTIE

DIX CLÉS POUR EN FAIRE LE TOUR

La complexité est un mot problème, pas un mot solution.

EDGAR MORIN



© Sherpaa

Sens commun

Exploration matinale. Le jogging.

Luc,

Il t'arrive peut-être le matin ou le soir de t'aventurer en short et en T-shirt dans les rues d'une ville, ou à la campagne, à la recherche de la forme physique ou de simples sensations perdues voilà déjà plus de vingt ans. Dans ce cas, on pourrait te classer dans l'une des deux catégories que je rencontre le plus souvent...

Le forcené, le volontariste, le pro, muni d'une montre calculant les battements de son cœur, te permet de flirter avec le rouge en continuant les efforts. Tu sais pertinemment combien de kilomètres tu as faits et en combien de temps. Tu sais si ton record a été battu et si dans le prochain marathon de Paris ou le « Paris-Versailles » tu vas « tous les pulvériser ». Arrière ! Tu ne fais pas partie de mon monde.

Mon monde est en short et en T-shirt en coton. Pas de matières synthétiques voyantes qui te collent à la peau et qui prennent une odeur si désagréable après quelques lessives. Mon monde est celui des joggeurs lents, autant par le manque de forme physique que par l'envie toujours recommencée de découvrir de nouveaux paysages. Au contraire des pros, le but est de changer de parcours, de se perdre dans les méandres des rues, de tourner à gauche puis à droite sans espoir de retour, sans boussoles et sans cartes.

Quel bonheur le matin, dans une ville étrangère que de s'élancer avant l'ouverture des bureaux, de voir la ville s'éveiller. Quel bonheur de découvrir de nouvelles rues, de nouveaux immeubles sans l'avoir prévu. Tokyo pour les chanceux et les naïfs est une ville fabuleuse pour qui veut se perdre dans ses quartiers où fleurissent maisons, temples et immeubles. Laisse l'envie guider tes pas ! La route est le voyage, il te faudra juste un peu d'entraînement et de sens de l'orientation pour revenir à ton point de départ. Mais tu es géographe me semble-t-il.

Gilles,

Retour de route

Mai 2006

Piéton, cycliste, automobiliste, usager du train, passager de l'avion ou du bateau : personne ne peut plus ignorer la route. Nous ne devons plus rester des voyageurs passifs, avachis dans nos voitures climatisées, à l'abri des intempéries et des autres, attendant que le temps s'écoule, entre appels sur le portable et blagues de Jean-Marie Bigard. Nous qui passons de plus en plus de temps dans les transports pouvons changer de regard sur la route même si l'objectif originel était simplement d'aller le plus vite possible d'un point de départ à un point d'arrivée. Maintenant que nos vitesses sont limitées et nos points comptés, nous pouvons repenser nos rapports à la route, aux paysages et à ses habitants. Cessons de subir la route. Emparons-nous de cet espace linéaire et de ces temps de mobilité pour en faire des temps de découverte, de rencontre, d'échange et d'ouverture.

Attention, la route a ses codes, ses signaux et ses pièges. Les ignorer vous fera perdre du temps. Même s'il n'est pas nécessaire d'être érudit pour dévorer « voyage au bout de la nuit » ; même si votre méconnaissance du XVI^e siècle ne vous empêche pas d'admirer *La Joconde* de De Vinci (le même que celui du code) ; même si au coin de la route, vous avez décidé de vous arrêter pour admirer la beauté d'un paysage, ou suivre du regard cette vieille personne qui se promène à pied sur la voie express ; même s'il faut se moquer des cartes pour lire sa route : nous vous proposons quelques clés de lecture. Même si comme Xavier Emmanuelli vous pensez que chacun a sa route, et que ce voyage se fait seul, ces clés peuvent sans doute améliorer votre compréhension de l'espace. Vous éviterez de vous perdre, et la rencontre sera plus riche.

Car la route a un début et une histoire. La route a une histoire. De l'époque gallo-romaine où le delta du Rhône était structuré par les voies Agrippa et Domititia, à l'Autoroute du soleil et la route du TGV Med, l'urbanisation a suivi les chemins anciens : « Le pas romain est devenu notre pas quotidien. »

La route est aussi le temps du paysage, celui de la Loire qui s'étire entre Meung-sur-Loire et Blois, sans

s'éloigner de l'histoire. C'est sur le pont de Meung que Dartagnan croisa Milady. Paysage de la route des Alpes qui vous éblouira par les ponts et les tunnels qui se succèdent.

La route se fait aussi attendre. De la dépanneuse sur le bord de l'autoroute à l'arrêt de bus près de chez vous pour vous rendre au travail, en passant par l'Euroline de la place du Châtelet pour accéder à Londres ou Varsovie.

La route, ce peut être aussi la rencontre avec le solitaire. Dans vos voyages au long court, quand fatigué, vous quittez l'autoroute pour vous glisser sur une départementale, loin des villes et des villages, vous pouvez le croiser. Cet homme en habit du dimanche, cette femme effrayée qui pousse ses deux enfants sur le bord du chemin. Quand après dix minutes à plus de 80 km/h vous croisez un bourg, une lumière allumée dans ce paysage sombre, vous réalisez combien cette rencontre était étonnante, combien nos routes sont peuplées.

Enfin, la route s'arrête. Vous êtes arrivé. Vous voilà ravi d'en avoir fini ou effrayé par les kilomètres qu'il vous reste à faire. Sortir les valises ou simplement vous précipiter vers votre travail, laissant au repos votre voiture qui vous attendra là, inutile. Le voyage s'est arrêté. Vous n'irez pas plus loin. Comme ces croix sur les bords de la route vous le rappellent à tout instant : la vie peut s'arrêter. La route peut vous supprimer. Pour un départ trop rapide de juillet à la montagne, un retard à un rendez-vous inutile, le chemin s'arrête brusquement. Mais rassurez-vous, avec la technologie et la peur du gendarme, vous n'aurez bientôt plus le droit de mourir bêtement.

Reprenez votre souffle, nous vous ouvrons la route. Ensemble, regardons un peu plus loin que la glace du rétroviseur ou la plaque d'immatriculation de la voiture de devant. La route en vaut la peine. POINT DE DÉPART, TECHNIQUES, HOMMES, ENVIRONNEMENT, BUT, TEMPS, OUTILS, USAGES, MYTHES ou POINT D'ARRIVÉE : autant de clés d'entrées qui s'offrent à vous. À vous de jouer et de jongler entre clés, cartes postales et témoignages des peuples de la route.

Clé n° 1

LE POINT DE DÉPART

Il est l'heure de démarrer.

EXPRESSION COURANTE AU PETIT JOUR



Chemin vertical. Au pied du mur.

Gilles,

Dans nos souvenirs et réflexions sur les routes et les transports, tu conviendras avec moi que nos translations sont le plus souvent horizontales. Hormis les ascenseurs et quelques chemins très escarpés, il y a peu de routes et de sensations vraiment verticales. En quelques jours, je viens pourtant de vivre deux expériences sportives qui complètent notre panoplie de routards. Le vocabulaire utilisé, les précautions prises, les pauses, les haltes, rappellent l'univers de la route. Mais les sensations sont exacerbées. À la fois proches et différentes.

L'escalade d'abord. Pas celle qui te pousse vers les sommets avec camps de base, porteurs, masques à oxygène et équipements qui te transforment en tortue des neiges. Je n'ai ni cette patience ni ce courage. Je te parle d'escalade sur les falaises calcaires de l'Ardèche ou du Verdon, celle que tu peux coupler avec une descente en canoë ou une baignade aux heures les plus chaudes. Souviens-toi des solos de Patrick Edlinger dans son Opéra vertical ou des arabesques de Catherine Destivert ! C'est la même chose en vraiment pire. Mais tu as saisi la logique. Pour escalader ces murs de calcaire, il faut d'abord s'équiper. Ensuite, tu choisis une voie cotée en fonction de la difficulté. Tu ne peux pas te tromper : le nom est inscrit à la peinture rouge au bas de la falaise. Les grimpeurs ne sont pas toujours des poètes mais bloqué au milieu de la paroi, les muscles tétanisés, tu prendras pourtant toute la mesure du nom de la voie « gadgetobras ». Équipé de ton baudrier, les mousquetons à la ceinture, le sac de magnésie bien attaché, les chaussons enfilés (prendre une taille en dessous), tu peux t'engager. Les Allemands mettent des casques mais tu as le choix. Si tu montes en tête, fais gaffe car avant le premier piton tu n'es pas assuré. Stop ! Tu as oublié de t'attacher. Redescends ! Apprendre les nœuds ne doit pas poser de problème au marin. Choisis quelqu'un d'expérimenté pour t'assurer. Une fois sur

la voie, il te faudra apprendre à lire la roche, cesser de tirer sur les bras, pousser sur les jambes. Tu verras qu'un minuscule « graton » suffit parfois à te faire gagner un bon mètre. Un conseil : suis les traces de magnésie, reste collé à la paroi et écarte bien les jambes. Oui je sais : c'est osé ! Essaie d'enchaîner, ne te crispe pas sinon tu vas te tétaniser. Et si tu lâches prise, jette-toi bien en arrière. Tu ne risques rien. Nul besoin de prendre des notes, la mémoire est bonne quand tu te promènes à plusieurs dizaines de mètres du sol. Arrivé au sommet tu rayonneras. La descente en moulinette te permettra de refaire le film à l'envers et d'apprendre la voie. Arrivé à la maison, de nouveaux muscles te parleront encore pendant des jours de cette route verticale.

Le parapente ensuite. Après la montée, la descente. J'ai démarré très modestement dans une école de Samoëns dans les Alpes. Quand tu vois de près des inconscients de tous âges s'engager tête baissée sous l'aile de leur deltaplane et que tu tiens encore un peu à ta carcasse, tu préfères l'école d'à côté, celle où on apprend à gonfler sa voile avant d'effectuer le grand saut. Je te passe les détails techniques. Je n'aurais jamais cru être capable ou plutôt avoir la patience de démêler tous ces fils qui te relient à la voile mais quand ta vie en dépend... Après quelques essais sur des bosses, vient assez vite l'heure matinale du premier grand saut. Départ le matin tôt du village en camionnette pour gagner la montagne et un promontoire d'où tu t'élanceras. Tu n'es pas seul. Comme en colo, les moniteurs sont sympas. Grâce à des talkies-walkies tu resteras en contact avec eux pendant tout le vol jusque dans la vallée. N'importe pas planer pendant des heures dans les airs comme ces professionnels entrevus près d'Arcachon. On t'a donné ce qu'ils appellent d'un air convenu des « enclumes ». Ton vol sera donc limité. On t'explique les thermiques, les nuages, le vent de vallée qui déporte, les rapaces qui connaissent ça mieux que nous. J'ai identifié trois moments forts. Le départ d'abord, je n'ose pas dire l'envol. Tu cours vers le vide en tirant et gonflant ta voile derrière toi. Puis c'est le saut. Tu plonges avant de remonter un peu assis dans ton

baudrier. J'en ai vu de plus expérimentés se fracasser dans les sapins. Depuis ce jour, j'ai donc décidé de partir en premier évitant la gamberge. Deuxième moment : celui du rêve. Tu voles, les paysages défilent. Tout a l'air simple. Ici tu contemples le paysage, la route. Tu es dans le ciel, tu es le ciel. Il faut les cris du moniteur dans le talkie pour te ramener aux dures réalités : revenir au plan de vol, ne pas croiser les lignes à haute tension et redresser si tu veux atterrir dans le petit champ vert prévu à cet effet. Attention à tes réflexes de terrien. Pour diriger ta voile, il faut de la vitesse. Pour prendre de la vitesse il ne faut pas tirer sur les poignées, t'accrocher à quelque chose qui résiste mais lâcher la pression et diriger la voile avec doigté. Même chose pour le troisième moment : l'atterrissage. Il faut accélérer à l'approche du sol, garder de la vitesse avant de se poser. Je dois être honnête, mes premiers sauts ont fini le derrière dans l'herbe. C'était plus sûr. À ce jour, je n'ai plus repris la route des airs autrement qu'en avion. Pas toujours facile d'aller dans le mur.

Luc
Audun-le-Tiche
Mars 2006

La route a un début

La route a un début marqué dans l'espace physiquement. Au cœur de Rome vous avez du mal à oublier que de là partaient toutes les routes de l'Empire. En face de la Maison-Blanche à Washington ou sur le parvis de Notre-Dame à Paris on trouve le point 0. C'est à partir de ces points que sont calculées les distances dans chaque pays. À partir de là que vous pouvez vous situer dans l'espace et dans le temps. Mais vous êtes désormais votre propre maître. L'ordinateur de bord vous calcule les distances sans que vous ayez à faire de savants calculs. Le GPS vous guide et avant le départ les sites *Internet* vous renseignent au centimètre près sur les distances entre Plougastel-Daoulas et Landivisiau. Vous ne devriez plus jamais vous perdre. Sauf panne, vous ne devriez plus jamais avoir à demander votre route aux sympathiques autochtones des villes et villages traversés et à tenter de mémoriser le sens de la route à prendre « après le cinquième croisement de la troisième avenue derrière le pont ».

La route a un début marqué dans le temps. Comme vous sans doute, nous gardons en mémoire le souvenir de nos départs en vacances et de rituels immuables.

AVANT LA ROUTE

On part rarement sur la route sans préparation. Plus le voyage est long, plus on passe de temps à préparer, tuant ou alimentant de la sorte la joie de la découverte. Il faut tracer l'itinéraire, ranger les affaires dans les sacs et les valises. On dort toujours mal la nuit précédente. Le moment du départ est dans le devenir, la projection de l'arrivée, de l'ailleurs, du vivre autrement. Il est aussi dans l'énerverment, la peur d'oublier, la peur de manquer qui pousse à toujours se surcharger. Entre le temps des activités d'avant et celui des activités à venir. Un temps resserré, compressé, où chaque minute compte. Un

temps toujours trop court et toujours trop long. Il faut y aller ! Il faut prendre la route. Ultime injonction qui précéderait une catastrophe. Laquelle ? À bien y réfléchir, personne ne nous attend vraiment là-bas.

PENDANT LE PARCOURS

Entre les deux, le parcours est toujours trop long. La route est souvent faite de nuit. On aligne des kilomètres sans valeur. Le tube interminable qui ne fait plus partie du voyage est encore dévalorisé par l'arrivée.

SOUVENIRS POUR APRÈS

Il y a des voyages pour lesquels aucun souvenir n'est encore nécessaire. Peu de personnes pensent à rapporter un souvenir de leur trajet quotidien domicile-travail sauf peut-être dans le cadre d'une recherche artistique sur la mobilité ou de façon totalement involontaire : pare-chocs enfoncé, impact sur le pare-brise, amende... L'expérience montre qu'il faut se méfier comme de la peste de ces petits cadeaux pour rien, de retour de déplacement. Ils cachent souvent très mal un retard, un oubli, une infidélité, voire anticipent un nouveau départ : « Tiens mon amour. »

Peu de souvenirs non plus de la route des vacances elle-même. Pourtant certaines d'entre elles ont désormais leurs magasins de souvenirs et leurs gadgets. Parfois sur la route, on se fait des petits cadeaux à soi-même où l'on affirme ses préférences. Dans les années 70 les blasons en tissus ou les autocollants des pays et régions traversés s'affichaient fièrement sur les sacs à dos, les valises ou les coffres des voitures comme des trophées. On avait fait le Maroc : la preuve. C'est devenu plus rare ou plus subtil. L'âne portugais semble avoir détrôné le pirate corse et le personnage catalan au béret rouge à l'arrière des berlines.

C'est quand on va plus loin, au bout d'une route que le cadeau s'impose dans les usages. Souvenir obligé

de l'ailleurs. Affichage vulgaire d'une dérisoire « connaissance du monde ». La quête de la merveille n'est pas une mince affaire. On peut l'acheter sur place dans les boutiques spécialisées au risque de passer pour un gogo si par hasard un proche ou une connaissance vous croisait dans les rayons. Le *Made in China* fait un tabac et tant pis pour la balance du commerce extérieur : la tante Jeanne aime tant les « ramasse-poussière » ! Grossière erreur. La tante Jeanne n'aime pas ça du tout. Elle est polie et si contente de vous voir heureux comme un gamin la regardant déballer son cadeau annuel : assiette de coquillages, castagnettes en plastique, chalutier en bois pour les plus chanceux. Pour ne pas vous vexer elle installe les trophées bien en vue sur son buffet. Et dans une terrible spirale ses visiteurs remplissent les étagères au fur et à mesure de leurs voyages. Il lui faudra bientôt agrandir n'osant pas se résoudre à remettre les trophées à la loterie de la paroisse où un jour elle a croisé le lampadaire qu'elle vous avait offert pour votre mariage.

D'autres se jettent dans la quête effrénée de « l'authentique » : une spécialité culinaire, un vêtement traditionnel, un objet insolite. Un vrai marathon sous le soleil. Celui qui s'y prend trop tôt joue gros : risque de dégradation rapide des produits dans la chaleur de la tente, conséquences désastreuses d'un raid nocturne d'adolescents affamés, derniers jours de soldes sauvages au magasin de la plage qui éclaireront le vrai prix du terroir, ou apparition des mêmes objets authentiques au supermarché de la ville d'à côté.

Pour celles et ceux qui, comme nous, risquent de sacrifier la tante Jeanne et le cousin Maxime sur l'autel de la paresse, il reste encore la boutique de la station d'autoroute. Les commerçants ont tout compris. On trouve encore des tours Eiffel, du vin et des cigognes en peluche, des calissons d'Aix ou de la tome de Savoie à des distances respectables du lieu d'origine, rayon produits régionaux.

Dans les rayons proches, on peut encore se rabattre sur un CD de variété française, un livre de recettes de

cuisine, un camion américain miniature à condition de ne pas être trop exigeant. Sinon il faudra se passer du petit café chez tante Jeanne qui vous invite de moins en moins car elle n'a plus beaucoup de temps entre deux voyages avec la chorale, supporter la mauvaise humeur du petit cousin oublié ou trouver une explication plausible aux pantoufles fourrées ou au blouson d'anorak sans manche ramenés... de Saint-Raphaël. Le rayon PL de la dernière station avant le domicile a encore bien dépanné.

La route est une aventure humaine

La route a rapport à l'horizon, au lointain, à l'aventure, à la frontière au sens américain de « *front pionnier* », c'est-à-dire : « *La limite atteinte par la mise en valeur, l'avancée des colons qui viennent établir une colonie sur des terres jusque-là vides ou peu peuplées.* » En ce sens, la frontière est un front où l'on affronte non les voisins, mais l'inconnu. La route c'est à la fois le Far West et l'Amazonie. C'est aussi leur futur et leur mort comme frontière. Après le temps des héros et du *front pionnier*, viendra le temps de l'irrigation et du développement, celui de la route au sens physique du terme, le temps des rails ou de l'asphalte du plan routier breton.

HISTOIRES DE ROUTES

La route a toujours été une aventure. Alexandre, Ulysse, Hannibal, Marco Polo en sont quelques figures historiques. La traversée des éléphants dans la neige marque encore les esprits des enfants de 6^e qui découvrent dans leur programme d'Histoire les guerres puniques. C'est la lutte contre les dieux qui tiennent le marin loin de l'être aimé qui fait de l'Odyssée... une aventure. C'est Alexandre découvrant les Indes et ses parfums qui enflamme les esprits. Dans *Le Livre des merveilles*, le Vénitien nous fait découvrir Cathay, une Chine sous la domination

mongole. Et son chemin du retour vaut mieux que bon nombre d'ouvrages d'histoire ou de géographie.

La Bérézina, les grandes découvertes : le temps long du voyage habite toujours nos pensées. Quand Moscou brûla, la Grande Armée mit des mois à revenir à Paris pour ceux qui y parvinrent. Quand Christophe Colomb quitta les côtes d'Espagne, il ne vit la terre que bien des semaines après. Randsmaier rappelait dans son livre sur la conquête des pôles, que « *physiologiquement nous sommes des piétons, des marcheurs* ». Des taxis de la Marne aux routes de la débâcle, la route vit aussi au rythme de la nation. Grandeur et décadence.

COÛTEUSES AVENTURES

La construction des routes a souvent été une aventure : canal de Suez ou de Panama, tunnel sous la Manche, Transamazonienne, route Napoléon. Des hommes ont péri pour ouvrir ces nouvelles voies stratégiques ou commerciales.

RENCONTRES ET DÉCOUVERTES

La route, c'est aussi et pour toujours l'espoir ou l'occasion de la rencontre. Rencontre amicale ou amoureuse. La route, le train, l'avion parfois, sont l'occasion d'échanges, la possibilité d'appréhender l'autre et l'ailleurs.

**Angelo, 77 ans, sidérurgiste retraité.
« L'Amérique au bout de la route. »**

Un jour de 1947, j'ai quitté mon village entre Naples et Rome pour la Lorraine. Avant, je n'étais jamais sorti de chez moi. Je ne m'étais jamais vraiment éloigné du village. On n'avait même pas vu la mer à 40 kilomètres. La route pour nous c'était toujours à pied. Il n'y avait que deux voitures dans le village. Quand elles

déboulaient dans la poussière, on courait derrière pour essayer de les rattraper. Je me souviens aussi du passage du Tour d'Italie mais c'est tout.

Le chemin vers la France s'est fait par étapes. Il y avait un passeur du village en équipe avec d'autres passeurs en Italie et en France. Dès qu'ils ont réussi à réunir 20 personnes, ils nous ont emmenés 15 kilomètres avant les Alpes. Nous avons sauté dans le train jusqu'à San Remo. De là, nous avons pris l'autobus pour Vintimille.

Dans un café, on nous a présentés à d'autres personnes. Je n'ai rien payé pour le passage car je n'avais que seize ans. Pour les autres c'était 15 000 liras par tête. Je suis parti car chez nous on ne roulait pas sur l'or. Mon père était cantonnier et on vivait surtout de la terre. Il était prévu que je rejoigne une famille italienne à Villerupt en Lorraine.

Les passeuses étaient des femmes : la mère et sa fille. Elles devaient être amies avec les douaniers. La mère est partie devant avec deux hommes suivie de la fille avec deux autres personnes. Quand nous sommes arrivés à l'endroit prévu, elles sont reparties en chercher d'autres. On avait un demi-sous coupé en deux. Pour pouvoir récupérer l'argent il fallait ramener l'autre moitié de la pièce. Si quelqu'un ne réussissait pas à passer de l'autre côté, on pouvait récupérer la mise.

Nous sommes partis à pied pour Menton à 19 h 00. Nous sommes passés par de petits sentiers où nous circulions en file indienne. Impossible de marcher à plusieurs de front. Il a fallu gravir des sommets et les redescendre, sauter des torrents. On est arrivés à 9 h 00 du matin. Là nous nous sommes retrouvés dans une vieille ferme avec une femme. La mère et sa fille ont fait le tour des Italiens afin de savoir où chacun allait. Elles se sont d'abord débarrassées des plus commodes qu'elles ont accompagnés à destination. J'étais le dernier car je devais aller de Menton en Lorraine. Ils m'ont mis dans un hôtel à Menton où j'ai attendu

plusieurs jours les Italiens qui devaient venir me chercher. Ils ne sont jamais venus. J'ai compris plus tard qu'ils faisaient partie de ces personnes qui exploitent leurs compatriotes. Je ne leur ai jamais pardonné. J'ai finalement été pris par les douaniers français et on m'a ramené en train avec un groupe de 10 Italiens vers mon pays. Je suis revenu quelques années plus tard en France avec un statut de touriste et ma jeune femme. J'ai pu trouver du travail à Ars-sur-Moselle et rester en France.

Malgré ce premier échec, je n'oublierai jamais la route. Pour moi, c'était quelque chose de nouveau. On pouvait découvrir un nouveau pays, d'autres personnes. Je me souviens que c'était dangereux en montagne mais on était fiers. De la montagne, on a aperçu Menton, ses lumières, les bateaux. Je n'ai jamais eu peur. Cette route, c'était celle de l'espoir. C'est plus tard seulement quand on vieillit et que les souvenirs reviennent, qu'on se rend compte du danger. Un jour je suis retourné à la montagne avec mes enfants et je me suis souvenu de la marche et de cette fuite vers la France. Pour nous au bout de la route, c'était l'Amérique.

Clé n° 2

LA ROUTE ET SES TECHNIQUES

Sous les pavés la plage.

MENSONGE DÉCOUVERT TARDIVEMENT



Chantier

Mobilités douces. La charrette du grand-père.

Gilles,

J'ai croisé l'objet en Allemagne, en Pologne, en Alsace, dans les Alpes et en Lorraine ma région natale. Il n'est pourtant pas exclu que son aire de diffusion soit plus large.

De quoi s'agit-il ? D'une simple « charrette » puisque c'est comme cela que l'appelait mon grand-père. Un petit véhicule rectangulaire en bois monté sur quatre roues, tracté par un homme sur les trottoirs et les chemins. Des versions spéciales, hybrides, attelées à des mobylettes ont également été aperçues sur les routes de mon enfance. Rien à voir avec ces cabas à roulettes tirés par de vieilles dames sur le chemin des courses et remis au goût du jour par quelques bobos parisiens en mal « d'authentique ».

L'engin servait surtout à transporter de petites affaires et les légumes du domicile au champ. Aller et retour. Il fallait voir le grand-père, béret vissé sur la tête, longer fièrement la route de l'usine en tirant son chariot. Comme beaucoup d'objets de mobilité, bateaux en Vendée, barques le long de la Loire, kayaks à Joinville, locomotives, charrettes ou moissonneuses qui finissent dans les jardins de banlieues ou les lotissements, le fier engin a également terminé sa route. Il gît désormais immobile, retenu par une chaîne, ripoliné en vert et noir et débordant de pots de fleurs, devant la maison familiale. Attachement, décor et folklorisme de proximité.

Luc

Audun-le-Tiche

Mai 2006

La route est une œuvre d'art et une prouesse technique

Pas de route sans œuvre d'art. Nous ne parlons pas des œuvres qui s'égrènent le long de certains parcours : statues au bord des autoroutes (chevaliers cathares ou horribles flèches de métal ailleurs), œuvres d'art sur le parcours du tramway de Strasbourg ou sculptures arrondies de Botero dans les Ramblas de Barcelone. Nous ne parlons pas non plus des boules et des plaques de couleur – pourtant faites pour ça – qui égaient l'autoroute de l'Est. Nous voulons parler des ponts, viaducs et autres prouesses techniques qui font la fierté des ingénieurs.

En France nous en avons retenu quelques-uns qui ont marqué l'histoire des techniques ou dont l'esthétique interpelle encore : le Pont-Neuf de Paris (1576-1606) ; la passerelle des Arts sur la Seine (1801-1803) ; les ponts suspendus de Tancarville (1959) ; le viaduc en fer de Garabit (1882-1889) de Gustave Eiffel ; le pont d'Aquitaine à Bordeaux (1967) ; le pont à haubans de Saint-Nazaire (1975) ; le pont de Brotonne sur la Basse-Seine (1977) ; le pont de Normandie ou le viaduc de Millau qui vient d'imprimer sa marque dans le paysage. Les ponts qui relient les îles au continent sont particulièrement impressionnants : pont d'Oléron (1966), pont de Noirmoutier (1971) et pont de l'île de Ré (1988). Ils connectent les terres et les hommes, marquant la fin de l'insularité et l'explosion de la spéculation foncière.

Ailleurs dans le monde, on pense à d'autres monuments croisés ou traversés à l'occasion d'un voyage : le *Tower Bridge* de Londres (1886-1894), le pont de San Francisco, le pont de Brooklyn à New York (500 mètres, 1887), la Verrazano à l'entrée du port de New York (1 300 mètres de portée, 1964), le premier pont sur le Bosphore à Istanbul en 1973 (1 000 mètres), celui qui joint Akashi à Kaikyo au Japon (2 000 mètres de portée, 1998), le pont à haubans de Shanghai sur le Yang-Tsé Kiang

(600 mètres de portée, 1994) ou encore le pont suspendu de Jiangyn (1 400 mètres, 1998). Comme les tours, ils marquent les paysages, imposent leur majesté et symbolisent le savoir-faire technique des entreprises qui les construisent, la puissance financière et le dynamisme des villes et des espaces économiques qu'ils irriguent. De la vieille Europe à l'Asie en passant par les États-Unis, les ouvrages d'art suivent les déplacements des centres économiques mondiaux.

On ne peut pas oublier les tunnels dont on a parfois du mal à voir le bout. Les mauvais jours la Suisse autoroutière ressemble à ce genre de tunnel sans fin. Outre les tunnels japonais, certains autres sont très connus comme le tunnel sous la Croix-Rousse à Lyon, le tunnel sous Fourvières ouvert en 1971, le tunnel routier sous le Mont-Blanc ouvert en 1965 et le fameux tunnel sous la Manche. Nous garderons toujours en tête l'image des énormes tunneliers sacrifiés qui ne seront jamais remontés et gisent désormais sous la mer, abandonnés des hommes, enterrés vivants comme des pachydermes d'acier.

PASSAGES OBLIGÉS

Qui dit mouvement dit arrêt, ralentissement. Qui dit route dit aussi passage. La route nous entraîne souvent par des portes, des seuils et des passages. La disparition des frontières, l'ouverture des marchés n'ont pas entraîné la disparition totale des passages, des interfaces. De ces interfaces, de ces lieux de passage naît souvent le meilleur comme le pire.

Les portes de Paris jouent encore leur rôle de repère dans la géographie de la capitale. Si les octrois ont disparu, de nouveaux péages urbains fleurissent désormais à l'entrée des villes comme Londres. Sur les canaux, le passage des écluses reste un moment particulier. Les ports et les aéroports font partie des passages obligés, des ruptures de charge. Dans les aéroports, le passage des frontières est un sport. À une autre échelle, le passage des détroits et des

isthmes constitue un goulet d'étranglement comme à Gibraltar. Les ferries sont aussi des liens entre des routes physiques. Les tunnels sont aussi des passages qui isolent et créent une vraie frontière. Sur le Net, le surfeur passe par des portails afin d'accéder à d'autres sites ou territoires.

De l'autre côté, après le passage, le col, un autre paysage, d'autres personnes et souvent les mêmes.

La route a ses habits

Goudrons, pavés... La route s'habille pour nous plaire. Des chemins de poussière aux autoroutes les revêtements changent et les sensations aussi.

Dans nos contrées, les voies romaines furent les premiers véritables axes de transport. Ces voies pavées, d'abord destinées aux militaires, étaient doublées sur les côtés par une sente de terre permettant aux bêtes non ferrées et aux hommes à pied de voyager dans de bonnes conditions.

ÉCOLES

Sully et Colbert furent les artisans du développement des axes de transport permettant l'expansion du commerce mais aussi l'organisation centralisatrice de l'État français. Mais la route moderne est vraiment née avec l'École des ponts et chaussées. Cette école fut créée par arrêté du roi en février 1747, avec comme élément original une auto-formation. Ainsi sous l'autorité de Jean-Rodolphe Perronet, n'existe-t-il pas de professeurs. L'enseignement comme l'apprentissage se réalise sur une base mutuelle. Quand l'École polytechnique fut créée en 1795, l'École des ponts et chaussées devint une école d'application que les jeunes Polytechniciens pouvaient suivre. De nos jours, cette école reste le creuset pour le recrutement des cadres supérieurs des directions départementales de l'Équipement. Une partie de l'école a

quitté le quartier de Saint-Germain-des-Prés à Paris pour aller s'exiler à Marne-la-Vallée au sein du Polytechnicum.

COUCHES

Il y a bien longtemps que la technologie de John Loudon Macadam n'a plus cours avec son procédé de couches successives de granulométries décroissantes. Aujourd'hui la chaussée est composée de trois couches posées sur le sol : la couche de forme pour stabiliser le remblai et protéger la route du gel ; les couches d'assises, qui doivent donner à la chaussée la résistance mécanique – ces couches sont composées d'une couche de fondation et d'une couche de base – ; et la couche de surface constituée de la couche de liaison et de la couche de roulement. Ces couches successives doivent apporter à la route l'homogénéité du revêtement, la régularité de la qualité (antidérapage, antigel), l'absence de piège (nids-de-poule, ornières) et l'adhérence.

NOUVELLES EXIGENCES

La route n'est plus la même. Elle doit répondre à des exigences de base :

- l'accessibilité, afin d'assurer un trafic fluide et « démocratique » ;
- une fiabilité, afin d'assurer la circulation dans toutes les conditions météorologiques et de trafic ;
- la sécurité, à la fois la sécurité routière et la sécurité sur les lieux de repos. Les revêtements contre l'aquaplaning n'ont pas toujours été des succès à l'image de certaines portions entre le Nord et le Sud de l'Alsace. Pour accroître la sécurité la nuit, on nous promet même des routes fluorescentes ;
- le confort, comme celui qu'offrent aujourd'hui nos autoroutes par un roulement sans à-coup, à comparer avec le revêtement des autoroutes belges ou allemandes. La priorité est au noir et au gris mais

nous avons déjà aperçu des revêtements rouges du plus bel effet ;

- la propreté et le respect de l'environnement, avec la prise en compte de la faune et de la flore dans toutes nouvelles infrastructures ;
- la multifonctionnalité avec l'ouverture de la route à différents usagers comme les piétons, les cyclistes, les motocyclistes ;
- de nouvelles fonctionnalités permettant des trafics intelligents comme des compteurs de véhicules intégrés dans la chaussée prévenant en amont les automobilistes ou des capteurs de températures déclenchant des mesures antigel ;
- les économies, car la route est de plus en plus chère, par le développement des technologies.

La route a construit nos pays, irriguant les provinces, assurant les services à la population (services publics comme la Poste) et son ravitaillement (quoi de plus pénalisant qu'une grève des routiers paralysant nos routes ?). Reste que le maintien de la qualité de nos infrastructures coûte de plus en plus cher, et qu'entre les autoroutes privatisées et les routes nationales départementalisées, ce maintien est un défi que l'État n'a pas pu ou voulu relever.

COÛT DE CONSTRUCTION

On l'a vu dans un tableau précédent, les autoroutes ont un coût de 5 millions d'euros le kilomètre. Dans les villes, on compte 200 kilomètres de tramway pour un coût de 10 à 20 millions d'euros le kilomètre. Qui dit mieux ? La grande vitesse ferroviaire sans doute avec un coût de 25 millions d'euros le kilomètre.

La route s'use et s'entretient

MUTATIONS

Sur les trottoirs, quand l'homme n'a pas encore été remplacé par la machine, on assiste à une drôle de mutation sans doute liée aux progrès du « développement durable » dans les services techniques de nos mairies. L'antique ballet de genêts a peu à peu été remplacé par son fac-similé en plastique et les branches brunes par une copie vert fluo. Plus loin dans l'évolution, c'est une infernale machine à produire du vent que des ouvriers casqués portent désormais sur leur dos. L'engin leur permet de rassembler les feuilles des arbres sur un seul tas. Le ballet commence avant même le début officiel de l'automne. Grasse matinée interdite. Ailleurs et dans d'autres circonstances, la soufflerie est remplacée par un jet d'eau.

HOMMES FLUO

Plus subtil, le long des autoroutes, des hommes vêtus de fluo s'activent avec dans une main un sac plastique noir et dans l'autre un tube terminé par une pince. À l'aide de cette drôle de canne à pêche, ils extirpent des herbes hautes, des mouchoirs en papier, des paquets de cigarettes usagés, des boîtes en aluminium. Plus loin d'autres hommes fluo tondent les pelouses au volant d'étranges tondeuses. Plus loin encore sur l'autoroute, gyrophares de véhicules allumés, plots coniques orange et gris qui ont envahi un côté de la chaussée préviennent de l'activité d'autres hommes fluo. Karcher ou pince, ils nettoient la chaussée et le terre-plein central protégés de la marée des voitures par ces fragiles îlots. Bouchon garanti.

TABULA RASA

On passera rapidement sur l'épisode « abracadabrantesque » des motocrottes pour s'interroger un instant sur la flotte de véhicules qui tous les jours parcourent les rues de nos villes en insistant particulièrement sur les places et ruelles des centres-villes musées. Leur forme n'est pas sans rappeler les camions antiémeute des CRS... en miniature.

Sur les routes, la disparition progressive des cantonniers, le souci de faire propre malgré tout, l'envie qu'aucune herbe ne dépasse, ont également entraîné l'apparition d'étranges tracteurs dotés d'une excroissance latérale : un bras articulé terminé par un « rateau-broyeur ». Parcourant les fossés, bas-côtés et bords de route, l'outil ne laisse aucune chance aux herbes folles, aux arbrisseaux, mais aussi aux hérissons, aux escargots, aux rongeurs endormis, sans parler des insectes. On a vu de ces engins ronger la pelouse jusqu'à la roche. Au bord des routes, les cicatrices font foi. Attila n'aurait pas fait mieux. Les mêmes engins dans leur version rurale et agricole conduits par des paysans artistes ont transformé des haies fournies en de fragiles dentelles masquant difficilement à l'automobiliste de passage les arrosages de la « steppe maïsicole » qui s'étend derrière.

La chaussée elle-même a droit à moins d'égards sauf quand il s'agit de réparer nids-de-poule et dégâts du gel. En France, il y a de nombreuses années déjà que les poules ont quitté leurs nids exposés pour des espaces plus accueillants. Les suspensions de nos voitures les plus nostalgiques pourront retrouver les nids de leurs amis à plumes sur les routes de l'Est ou d'Afrique du Nord, ou dans nos campagnes après le dégel.

HIVERNALES

L'hiver est un moment important et particulier pour le nettoyage et l'entretien des routes. À la moindre alerte météo, on voit se déployer une noria de véhicules de salage et de sablage. Là aussi les outils ont

progressé. Adieu le camion avec sa benne de sel et l'ouvrier debout à l'arrière balançant des pelletées de sel sur la route. Adieu le vieux tracteur équipé d'une lame de métal comparable à celles qui ornent nos rasoirs et qui rendaient la route lisse comme une patinoire arrachant au passage tout ce qui pouvait dépasser. Place aux chasse-neige et autres engins de salage. Efficaces jusqu'au moment où les camions se mettent en travers, interdisant tout trafic.

Julien, 21 ans, technicien métreur.
« La route est un produit industriel. »

Dans nos métiers, nous abordons la route comme un projet. Pour nous, il s'agit de trouver le chemin le plus court pour aller d'un point à un autre en respectant la qualité de conduite pour l'utilisateur et le paysage en donnant du mouvement. Nous essayons de ne pas créer de barrière entre la route, le produit industriel et son environnement, d'intégrer la route au milieu. L'environnement est devenu une préoccupation centrale dès la construction avec l'utilisation de déchets pour construire les routes mais aussi la réduction des nuisances sonores. Nous pensons surtout à la sécurité des personnes qui empruntent la route, à la fluidité de la conduite et nous veillons à éviter la stagnation de produits sur les routes.

Je passe mes journées sur la route. Mon travail consiste à signaler ce qu'il faut faire pour la construire ou la réparer. Je prends les mesures, j'évalue les quantités de matériaux nécessaires et je chiffre l'ensemble. Le rôle du géomètre est central. Il est là pour implanter la route et ses abords jusqu'au fond de terrassement de la chaussée.

Ensuite, il vient implanter les différentes couches de matériaux : granulats en grès généralement à 50 centimètres (0/150 mm) ; couche de liaison ensuite sur 20 centimètres (0/50 mm) toujours en grès ; laitier de haut-fourneau (0/50 mm) sur 10 centimètres ; émulsion

de bitume liquide au-dessus que l'on répand sur la chaussée avec gravillonnage (8/16 mm) et par-dessus les enrobés que vous voyez quand vous circulez. Ensuite, il faut faire les abords : les trottoirs sur 1,50 mètre généralement en ville et les rigoles pour l'évacuation d'eau à la campagne. On doit également s'occuper du marquage visuel au sol et de l'implantation des ancrages pour les panneaux. C'est ensuite aux communes de les mettre en place.

Ici, en Moselle-Luxembourg, je rêve de routes plus larges. Le réseau est trop petit pour supporter le trafic actuel. Parfois je mets 1 h30 pour aller travailler à 30 kilomètres. Sinon, je rêve de faire la route 66 aux États-Unis. Plus modestement, j'aime bien l'Autoroute du soleil et son traitement paysager, les monuments, le paysage, les ambiances et le viaduc de Millau. Si on me laissait construire quelque chose, je choiserais de réaliser un pont entre le continent et la Corse. Ça crée des liens, un pont.

Quand je roule, je ne peux pas m'empêcher d'analyser les matériaux utilisés, de regarder la pente, de m'inquiéter des revêtements pas assez drainants. Je crois que le grand public n'a pas vraiment conscience des techniques et des coûts exacts d'une route.

Clé n° 3

LA ROUTE ET SES PEUPLES

*Personne ne devient prophète
sans avoir été berger auparavant.*

MAHOMET



© Sherpaa

C'est écrit

Santo subito. Tous les chemins mènent à Rome.

Gilles,

Ne me demande pas pourquoi j'ai subitement décidé de partir à l'enterrement du Pape. Tu penses sûrement à mes origines lointaines. Tu me crois peut-être dans une phase mystique. Hier soir j'ai tout simplement décidé d'y aller. Plus d'avion. Dernier billet. Prendre la route pour tenter de rejoindre l'aéroport. Il paraît que tous les chemins mènent à Rome. Pour moi, l'aventure a failli s'arrêter à l'entrée de Zürich sur l'autoroute ; la voie pour le Flughafen était embouteillée.

Ça y est. Il est 22 h 45. Je suis à Rome. Aller vers où ? Les radios nous ont appris que Rome était bloquée. Dans l'avion peu de pèlerins. Dans l'aéroport, sur les panneaux d'affichage, des avions venus du monde entier, surtout de la Pologne. Cracovie, Varsovie, Katowice. Près du bar des Anglais et beaucoup d'Italiens modestes. Je suis bizarrement calme. J' imagine la ville transformée en gigantesque Luna-park mortuaire mais j'espère autre chose. Je ne sais quoi. Des Français passent devant moi, plutôt jeunes et BCBG accompagnés de quelques sœurs. Plus loin des Polonais avec leur drapeau rouge et blanc.

24 h 00. Suis dans le bus pour Rome. Une dame nous annonce que nous serons parqués à deux kilomètres du Vatican. Stupeur et protestation. À pied dans la foule compacte et digne il faut rejoindre le centre. Partout des places avec des écrans géants et des milliers de personnes alignées dans leurs sacs de couchage. Plus moyen d'avancer. Je me suis finalement résolu à m'allonger avec les pèlerins sur un trottoir de la Piazza del Risogimento, rouge et blanche. 7 h 00. Un policier italien nous confirme que tout est bloqué et que la place Saint-Pierre est déjà pleine. Une barrière tombe. Je fonce. Cohue jusqu'à la place qui se remplit à peine. Mensonge des forces de l'ordre qui seront sans doute pardonnées.

9 h 15. Ça y est. Je suis sur place, en face des fenêtres du Pape, tout prêt de la basilique. Je pense à ces croyants venus du monde entier et parqués très loin

sur des places extérieures. Drapeaux polonais, irakiens. Caméras sur les collines. Son sourd d'hélicoptère. Chants italiens, polonais et français autour de moi. Je saurai plus tard sur les photos de presse que j'étais sous la fameuse banderole « Santo Subito ».

9 h 50. Les cloches sonnent. Des mouettes tournoient autour du dôme dans un ballet surnaturel. Le vent souffle. Les officiels se lèvent pour saluer. Ils sont tous là mais l'émotion est ailleurs, plus bas dans la foule. La longue messe est seulement interrompue par des applaudissements et des chants.

11 h 50. Le pape est entré dans la basilique, sa dernière demeure. La Pologne est orpheline. La foule continue à chanter, à applaudir en scandant « Giovanni Paolo ». Essayer de retourner au centre, déambuler puis rejoindre un bus puis l'avion plus tard. Je repasse pourtant sur la place. Là des pèlerins polonais communient rassemblés autour d'un poète qui lit quelques vers. Plus loin d'autres chantent. Au sol des milliers de bougies dans des verres rouges et des drapeaux abandonnés. Ils ont surtout prié l'homme, le guide spirituel, et le grand-père qui les a accompagnés sur les voies de la liberté. Ce n'était pas mon histoire mais un peu d'Histoire. Une nuit dans l'aéroport de Rome. S'endormir devant les guichets avant d'être réveillé par des touristes américains. Faire le chemin à l'envers. Surprise au retour. Même en France, « fille aînée de l'Église » mais grand pays laïc, l'émotion est palpable. Les plus beaux témoignages viennent des musulmans. Respect pour l'homme. Côté presse, on est passé du triste « la messe est dite » de Libération pendant l'agonie à des numéros spéciaux célébrant « l'homme en blanc ». Écoeurant. Un seul Dieu et maître : l'argent. Les voies de la presse sont décidément trop pénétrables.

*Luc
Rome
Avril 2005*

La route a ses peuplades

EN QUÊTE DE SENS

La route, c'est aussi des personnages et des visages rencontrés au hasard de nos pérégrinations. Certains ont connu la route, par choix, ou par nécessité. Ils la chérissent, la regrettent ou s'en souviennent. C'est celle de l'immigré italien pour son passage clandestin en France. C'est le souvenir amer des routes de la débâcle. C'est celui vivant des routes sacrées, des pèlerinages ou de la quête de soi. C'est la transhumance annuelle et les petits riens de l'aller-retour vers le sud. C'est aussi le souvenir de la route qui n'existe plus quand le corps ne suit pas et quand la mobilité se résume à un va-et-vient entre le lit et la table de cuisine. C'est aussi le souvenir d'une route à laquelle on préfère l'immobilité car elle ennuie, rend malade, ou que la vie vous a rendu plus sage.

D'autres l'ont vécue ou l'habitent encore. Certains en vivent, d'autres la côtoient et en tirent profit. Ils l'aiment ou la maudissent. Leur métier est sur la route. Ils sont facteurs, bergers, livreurs de pain, routiers, chauffeurs – de bus ou de taxi –, hôtesses de l'air, infirmiers, jardiniers, prostituées ou médecins : la route est leur métier ou leur quotidien. Quand ils sont gitans ou forains leur vie est la route. Ils appartiennent au peuple de la route. Quelques-uns la construisent, l'exploitent ou l'entretiennent : métreurs, ingénieurs, cantonniers. Ils la rejettent ou y restent attachés. D'autres exclus ont été jetés sur les routes par l'Histoire ou leur histoire. SDF, routards, réfugiés, paumés. Vous les avez croisés au bord de l'autoroute, sur une nationale, dans un aéroport, une gare, un parking ou sur un chemin. Jusqu'ici vous ne leur aviez guère prêté attention. Désormais, vous prendrez peut-être le temps de vous arrêter, de leur parler. Les derniers nous ressemblent, vous ressemblent. Ce sont celles et ceux qui empruntent la route pour des trajets quotidiens, ou s'évadent de temps en temps un peu plus loin, plus longtemps. Ils

ont bien voulu nous confier leurs impressions, leurs plaisirs, leurs énervements aussi.

Pour nous, pour eux, pour vous, la route a un sens. Notre nature est profondément nomade. Du paléolithique au mésolithique nous sommes restés largement des chasseurs, pêcheurs, cueilleurs. Le processus de sédentarisation n'a vraiment débuté qu'au néolithique pour s'accélérer jusqu'à nos jours. Depuis peu, de nouvelles formes de nomadisme apparaissent dans nos sociétés contemporaines. Entre anciennes et nouvelles formes, le nomadisme a ses figures.

FIGURES MYTHIQUES DU NOMADISME

On peut tenter de fixer quelques figures du nomadisme et du nomade :

- le *nomade traditionnel* d'abord – Touareg, Mongol, Gitan, Pygmées, Papous, ou Indiens d'Amazonie – en voie de marginalisation qui termine le dernier chapitre de l'aventure millénaire de son peuple aux marges des agglomérations ;
- le *nouveau nomade*, homme d'affaires pressé qui passe son temps dans les avions pour son travail, ou son petit frère représentant de commerce attaché à sa petite voiture blanche, moderne romanchel et madone des Formule 1 ;
- le *nomade virtuel* qui consomme le monde devant sa télé grâce à la domotique et s'échappe de temps en temps pour « faire » l'Espagne ou la Tunisie ;
- le *travailleur immigré* qui nomadise d'un pays à l'autre au gré des chantiers ou des expulsions et le *sans domicile fixe* qui erre dans la ville à la recherche d'une maigre pitance et d'une « tanière » pour la nuit.

Le premier fait encore rêver entre nostalgie et romantisme. Mais qui se soucie des conditions de vie précaires dans les campements en contrebas des autoroutes où s'entassent les derniers survivants ? Le second est souvent envié comme une figure de la réussite mais

combien d'entre nous voudraient vraiment vivre sa vie ? Le troisième est pathétique, singeant l'homme d'affaires, lui empruntant langage et outils nomades. On a du mal à s'identifier à la figure du « bidochon » affalé dans son fauteuil comme hypnotisé par la lucarne magique. Le travailleur immigré que l'on vient chercher en période de croissance devient gênant à la moindre crise. Le SDF fait désormais partie du paysage, presque transparent.

IMAGES D'UN NOMADISME QUOTIDIEN

En marge de ces images typées existe une autre figure. Celle d'un nomadisme journalier sans visa. Navetteurs quotidiens nous passons de plus en plus de temps dans les transports. De l'enfance à la retraite, nous adoptons l'attitude du nomade, ses outils, ses habitudes et ses modes de vie. Nous avons tous en tête des images de ces hypermodernes nomades. Leur mobilité est d'abord quotidienne : ouvrier casqué qui rejoint l'usine en mobylette, enfant au sac surchargé qui attend le bus, étudiant qui se rend à l'université en train, jeune femme seule dans sa petite Twingo sur l'autoroute. La mobilité devient saisonnière quand il faut charger la voiture, préparer les sandwiches et les boissons, décider de l'itinéraire pour rejoindre un camping, une location ou une maison familiale à l'autre bout de la France. On peste contre les camions et les pauses pipi. On fonce pour gagner quelques minutes et le droit de s'effondrer sur le lit à l'arrivée.

MODERNES TRANSHUMANCES

Près des deux tiers de ces nomades-là pratiquent également la transhumance saisonnière, le plus souvent estivale, qui les pousse d'un bout de la France et de l'Europe à l'autre. La maladie de la bougeotte gagne puisqu'on recense désormais plus de 800 millions de touristes dans le monde.

D'autres formes de nomadisme émergent aussi ça et là autour d'événements festifs ou de moments forts près des murs de son de la musique techno. Dès l'arrivée des beaux jours, de Tecknival en *free parties*, ce nouveau peuple nomade évalué à plusieurs centaines de milliers de personnes envahit friches et champs obligeant les autorités à faire évoluer les lois. Ces rassemblements de plusieurs jours se transforment en « zones d'autonomie temporaires » avec leurs règles, leurs codes, leurs modes, leurs comportements et leurs revendications suscitant rejet, peurs et nouvelles légendes urbaines à l'image de la rumeur sur les chiens transporteurs de drogue éventrés.

PARADOXES

Alors que les derniers nomades se clochardisent, rattrapés par la société de consommation, le nomadisme devient vendeur, marchandisé dans ses peuples, ses objets, ses lieux et ses coutumes.

Cuisine du monde, vêtement ou décoration ethnique, permettent de se démarquer et chacun se jette sur « l'authentique » à la manière du fada de Jean de Florette. Alors que la caravane ringardisée est peu à peu chassée des campings par les *mobil-homes*, le camping-car s'affirme, la roulotte retapée devient tendance même dans sa version sédentaire sans les chevaux, et la yourte colonise nos jardins en même temps que le bambou.

Au moment où les nomades sont sommés d'accepter les aires de stationnement imposées à l'écart de tout, alors que les taxes menacent leur mode de vie, alors que leurs savoir-faire ne correspondent plus aux besoins actuels, au moment où les forains sont peu à peu chassés des centres-villes, muséifiés pour des sites périphériques, la mode est au nomadisme.

Dans beaucoup de pays, les derniers nomades déjà poursuivis par les producteurs d'émissions de télé pour chaînes câblées spécialisées sont désormais traqués par les bataillons de l'ethno-tourisme. En mal d'exotisme et de sensations vraies, les ethno-touristes

débarquent dans des réserves où les nomades jouent au bon sauvage multipliant les clichés, mimant leur propre vie pour que le blanc en ait pour son argent. Dans un mouvement paradoxal, les touristes contribuent à faire disparaître ce qu'ils étaient venus chercher. Il y en a du monde sur la route !

LES PEUPLES DE LA ROUTE

La route a aussi ses habitants. Elle n'est pas qu'un lieu de passage. Elle est habitée par diverses peuplades sédentaires ou mobiles, qui y résident ou ne font que passer :

- la *noblesse* avec ses chauffeurs routiers et leurs camions. Mais aussi les gitans et les forains ;
- les *habitants*, SDF qui campent sur les rocades, squattent les bords de route, profitent de ces zones de liberté soumises aux nuisances. Il s'agit de personnes chassées des centres. On aperçoit parfois leurs tentes ou leurs habitacles de carton sur les rocades, dans l'herbe au bord des autoroutes ;
- les *anges gardiens*, peuplade composée de la police et des compagnies de CRS mais aussi de patrouilleurs sur l'autoroute, de dépanneurs, de garagistes ;
- les *nettoyeurs*, qui entretiennent la route et ses abords ;
- les *passants*, c'est-à-dire vous et moi dans nos déplacements quotidiens ou occasionnels ;
- l'*intendance*, c'est-à-dire toutes les personnes qui s'occupent de la logistique pour que l'usage de la route soit facile (pompistes, dames au péage condamnées par l'automatisation...) ;
- les *riverains* qui vivent de la route et subissent aussi ses nuisances ;
- les *privés de route* par opposition. Ils sont plus nombreux qu'on le croit, celles et ceux qui se trouvent privés de route, pris au piège de la proximité, assignés à résidence, relégués, contraints de quémander leur droit à la mobilité : personnes handicapées, à mobilité

réduite, personnes âgées, sans permis, personnes isolées géographiquement et sociologiquement.

Que les puissants se méfient. La mobilité est aussi un acte politique. On vote avec les pieds. C'est dans la rue, lors des manifestations, que l'on conteste les pouvoirs en place. C'est encore dans la rue, lors des parades, que l'on revendique son identité sociale, ethnique, culturelle ou sexuelle. Mouvements de foule.

La route est une initiation permanente

Dans chaque famille, la route a ses rites exacerbés en période de grande transhumance. Premiers pas, chemin de l'école, départ en vacances avec les parents, permis de conduire, première virée en amoureux, premiers émois banquette couchée. De la naissance au cimetière, notre vie de bipède est marquée par la route et le chemin. Avancées, échappées belles et gamelles sont au rendez-vous de la route.

ACCOUCHEMENT

Dans la précipitation, il faut toujours quelqu'un pour vous transporter sur la route de la maternité. Pour l'un d'entre nous, le boulanger et sa camionnette furent d'un grand secours.

PREMIERS PAS

On ne s'en souvient pas ou alors on exagère. La route est courte qui mène du parc au buffet de la cuisine. Mais ce sera la première victoire. On s'améliorera rapidement jusqu'à fatiguer les parents. Plus tard, on enlèvera encore les roulettes pour garder l'équilibre sur le vélo. Plus tard encore, sur l'autre versant de l'existence, on retrouvera le *youpala*.

CHEMIN DES ÉCOLIERS

On y va d'abord accompagné par les parents, les voisins. Puis un jour on a le droit d'y aller seul. Une autre victoire. On appréciera surtout de rentrer seul et de traîner un peu avant les devoirs. De l'école primaire au lycée, on empruntera quelques chemins de traverse sur le chemin des écoliers. Oui à l'école buissonnière si la route n'est pas faite que d'asphalte.

PREMIÈRES BALADES À BICYCLETTE

L'occasion d'élargir notre territoire vécu. On doit avoir 12 ou 13 ans tout au plus quand on nous permet de partir à vélo sur les routes des alentours. C'est l'été, on remplit les gourdes en plastique. On prépare une tartine de confiture et en avant l'aventure. À mi-chemin, on trouvera toujours quelqu'un pour se ravitailler en eau. On préjugera de ses forces, appuyant sur les pédales. On rentrera fourbu, le visage rougi par le soleil. On s'endormira comme un bébé. La tête emplit d'images : villages traversés, églises, fontaines. Un pays qu'on ne connaissait pas ou à peine, paysages aperçus à travers les vitres d'un car nous transportant vers un match, une compétition sportive. C'est encore à pied que l'on se rendait au tennis ou à la piscine.

DÉPART EN VACANCES

Même si la France a rétréci, les départs en vacances s'accompagnent encore souvent de longs préparatifs. L'arrivée de *Mappy* a remplacé les longues soirées avec la carte Michelin dépliée sur la table de la cuisine à dessiner le tracé. Il suffit désormais d'imprimer. Pourtant les mamans préparent encore le thermos de café et les sandwiches au poulet. Les sacs de bonbons s'entassent dans le vide-poches à côté des lunettes de soleil. Les valises pleines débordent des coffres ou s'empilent sur le toit. On fait le plein avant de partir de façon à ne pas s'arrêter tout de suite. On vérifie

encore le gonflage des pneus et c'est le départ. Derrière, les enfants sont surexcités. Sur la route, il faudra accepter de faire une pause. Pause pipi dans une station d'autoroute bondée où l'Europe entière semble s'être donnée rendez-vous. On sort la glacière et il faut déjà repartir. On arrivera exténués avec une seule envie : tremper ses pieds dans l'océan.

ADOLESCENT EN MOBYLETTE

Autant être francs. Nous n'avons jamais possédé de mobylette ni de 103 SP, question de moyens. Nous avons tenu pendant plusieurs années en expliquant à nos camarades plus fortunés les joies du vélo et l'envie de faire des économies dans l'espoir lointain d'une voiture et du permis. Nous n'avons trompé personne, surtout pas nos petites copines. Difficile de rivaliser en cuissards de cycliste face à ses camarades motards. Adieu les amourettes. C'est ailleurs en colonie de vacances que nous avons découvert les joies des cyclomoteurs italiens. Ciao. Sur les routes de Haute-Provence, nous avons appris le casque, les virages penchés, les coups d'accélérateur devant les filles et les gamelles. Les cicatrices témoignent encore. D'autres sans doute ont eu plus de chance. Certains aiment raconter leurs traversées de la France pour rejoindre une fiancée.

TENTATIVES D'AUTO-STOP

Pour celles et ceux d'entre nous sans véhicule, il restait le stop à la réputation si sulfureuse dans nos familles et l'interminable attente du bon Samaritain. Au bord des routes, le succès viendrait avec l'adoption des cheveux courts. Combien d'adjudants en retraite ou d'anciens appelés nostalgiques en quête de conversation croyant trouver auprès de nous l'oreille attentive d'un militaire en permission avons-nous berné ? Combien de fois avons-nous dû supporter avec complaisance la litanie de leurs souvenirs de caserne ? Le prix de la mobilité et de la liberté.

PERMIS DE CONDUIRE

De génération en génération on le prépare avec le fameux guide Rousseau. On se souvient tous des interminables séances de code dans la chaleur moite d'une soirée d'été. On serait mieux ailleurs que dans une arrière-salle d'auto-école à cocher des cases. Ensuite, ou en même temps si on est pressé, se profilent les séances de conduite. Rapidement à l'aise avec la monitrice d'auto-école, on déchanté le soir même tentant d'éviter les nids-de-poule sur une route déclassée avec comme seul passager un père en furie craignant pour sa voiture et pour sa santé. Comme dans la vie, les marches arrière sont dangereuses et les créneaux difficiles. Au volant d'une voiture, les routes et les rues familières de notre cité changent. Le jour de l'examen dans la grande ville d'à côté nous avons tous eu l'impression que les automobilistes, les piétons et autres cyclistes avaient noué un pacte pour nous faire échouer.

ÉCHAPPÉES BELLES

Passées ces épreuves, d'autres étapes vous attendent. Demander et obtenir de son père qu'il nous prête sa voiture. Partir comme un fou retrouver sa dulcinée pour l'emmener sur les routes. Déchanter en lisant sur son visage son amour limité pour les GS brunes. S'emballer au retour et finir son envol dans un champ. Attendre toute la nuit au bord de la route avant d'appeler la famille et d'envisager le rapatriement du véhicule. Premier constat... d'assurance. Puis viendra la première voiture payée sur ses économies propres. À notre époque le bolide ressemblait à une Renault 5. Elle nous transporterait sur des routes. Celle de la fac, mais aussi celle des premières vacances sans les parents. Liberté. La France à nos pieds ou plutôt sous nos roues. Des amis gymnastes nous ont aussi parlé d'ébats nocturnes avec petits matins embrumés et buée garantie sur les vitres. Frileux ou pas assez souples pour vérifier.

TRANSPORTS EN COMMUN

On a dû prendre le bus pour se rendre au lycée. Avant cela, les fameux rapides étaient réservés aux visites à l'hôpital dans la ville d'à côté. Ils étaient aussi la maison de nos départs pour les colonies de vacances ou les excursions scolaires, un terrain de jeu magique pour des jeunes regorgeant d'idées et d'énergie. On avait connu les vieilles gares désaffectées avant de s'asseoir dans le train. C'est très tard et dans un cadre professionnel que nous avons pris l'avion au grand étonnement de collègues plus précoces. À nous les joies des transferts et du temps suspendu. Nous ne devons plus retomber sur terre pour atteindre les sommets rougeoyants des cartes de fidélité aériennes. Avant, il y avait eu le baptême de l'air en famille à l'aérodrome du secteur et le passage inoubliable au-dessus de la maison familiale. Première impression d'inutilité du déplacement. En bas des hommes et des femmes tournaient en rond. On découvrait les limites ridicules de leurs cages virtuelles, le tracé quotidien de leurs existences monotones. Adieu poésie et romantisme. Des routes et des routes mais pour quoi faire ? À vous écœurer de la randonnée. Vous repartirez pourtant plus tard brûler les calories accumulées sur une chaise, sur les sentiers des Alpes ou de l'île de la Réunion.

MANIFESTATIONS

Plus tard, à l'Université, on acquiert un semblant de conscience politique. C'est à ce moment-là que l'on comprend qu'une partie de notre vie politique se passera dans la rue, sur les routes à s'époumoner en ânonnant des slogans qui ne passeront pas à la postérité. 68 était bien loin. Nous nous sommes payé le pauvre Alain Devaquet. Les cortèges, les porte-voix, les marches collectives qui effrayaient les passants plus âgés permettaient de se construire un bout d'identité. Les drapeaux rouges qui virevoltaient savaient nous encadrer. Il serait plus difficile de s'arrêter.

MARIAGE EN VOITURE AVEC GANELLES ASSURÉES

C'est en voiture ou à pied que vous rejoindrez la mairie, l'église ou le temple. C'est derrière votre voiture que de joyeux drilles accrocheront ces ganelles qui font les joies d'un mariage. Ensuite vous tracerez la route à deux et plus si affinités. Il faudra accompagner les premiers pas des uns et les derniers pas des autres.

FIN DE PARCOURS

Nous finirons au cimetière, la famille et les amis derrière le corbillard. À moins que comme d'autres nous choisissons la crémation et les cendres répandues au-dessus d'un océan, d'une montagne plutôt que stockées dans une urne, immobiles au-dessus de la cheminée. Derniers mouvements.

Entre-temps, il y aura encore eu des kilomètres de route dans tous les modes de transports, des randonnées familiales historiques de plus de 20 kilomètres, des milliers de litres de kérosène envolés dans vos échappées professionnelles ou touristiques mais aussi des rues pleines d'un peuple déambulant et criant sa joie aux victoires de son équipe nationale de football. C'est étonnant cette envie de prendre la voiture pour rejoindre la rue et la place, klaxonner ou chanter sa joie. Dans beaucoup de villes la piétonisation des centres a changé les formes de la fête.

La route et la rue s'animent

LA ROUTE DANS LA VILLE ÉVÉNEMENTIELLE ET FORAINE

Face à l'éclatement des temps sociaux, seule la multiplication d'événements réguliers ou non, de concerts,

manifestations sportives ou festivals permet à tout ou partie d'une ville de se retrouver et de maintenir une illusion de lien social. Les calendriers de nos « saisons urbaines » se noircissent de fêtes ou rites qui célèbrent à la fois la mémoire, l'identité et l'appartenance renouvelée à la cité, au territoire. Pour quelques heures ou quelques jours, on fait « ville ».

Le pouvoir politique multiplie les manifestations où l'art et la culture sont souvent convoqués : fêtes de la musique ou du cinéma, nuits blanches (Rome, Madrid, Paris, Bruxelles, Riga...), nuit des arts (Helsinki) ou nuit des musées (Münich...). Le pouvoir économique imprime également sa marque : de l'exposition universelle aux vide-greniers en passant par les foires. « Hypermarchés de Noël » ou Halloween se déclinent à l'envi. La ville événementielle, éphémère et festive se donne en spectacle. L'événement se transforme parfois en spectacle régulier.

DE NOUVEAUX USAGES DE LA RUE

La fermeture des voies sur berge le dimanche (Paris notamment), l'interdiction de la ville à la voiture en soirée (Rome), la transformation de promenades en plages de sable aménagées (Paris-Plage...), de parcs en cinémas, ou de places publiques en jardins d'été ou patinoires (Bruxelles) en fonction des saisons participent de cet usage différencié de la ville et des espaces publics en fonction des saisons, des jours ou des heures. Cité malléable et foraine.

Les fêtes permettent aux habitants d'un quartier¹, d'une ville ou d'un territoire de se retrouver et de réinventer un « nous », moment où on fait ville, temps et lieu collectifs parfois partagés avec d'autres usagers accourus d'ailleurs. Des manifestations collectives désormais rituelles comme les rassemblements de rollers le vendredi soir, les randonnées urbaines voire les *free parties* qui prennent possession de certains

1. Atananse PERIFAN, *Pas de quartiers pour l'indifférence*, La Table ronde, 170 p., 2005.

espaces la nuit et obligent les autorités à réagir avec des mesures d'interdiction, d'encadrement, de réglementation ou de sécurisation participant de cet usage mixte et alterné des espaces publics.

DES TRANSFORMATIONS ARTISTIQUES ÉPHÉMÈRES DE LA RUE

Lors de fêtes, de spectacles de rue, les artistes s'invitent dans la ville, s'emparent de la rue pour la métamorphoser. Ils sculptent de nouveaux rythmes, inventent de nouveaux lieux, remplissent les blancs, transforment les espaces et les temps. L'événement tisse des liens où il n'y en avait pas, crée des communautés là où régnait l'anonymat : zones d'autonomie temporaires¹ qui s'effacent de nos mémoires ou s'inscrivent dans les calendriers personnels et collectifs.

PARADE, MOUVEMENT ET REVENDICATION

La fête est parfois parade et mouvement : *Techno Parade, Gay Pride*. Elle est musiques, lumières, senteurs et saveurs. Qu'elle investisse une rue ou qu'elle parcourt la ville, elle enchante le quotidien, transfigure le réel et humanise l'espace public. La même ville et pourtant une autre. Sublimes artifices. Cette capacité d'enchantement et de mise en désir donne des idées à l'élus et des envies à l'artiste citoyen. La route est lieu de revendications et de manifestations. Des cortèges du 1^{er} mai aux barricades de 68 ou de la Libération, la route est aussi le lieu de la révolution et de la résistance.

1. Belle expression d'Hakim BEY, *TAZ, Zone autonome temporaire*, L'éclat, 90 p., 1997.

Tania, 28 ans, prostituée.
« Ma route, c'est le trottoir. »

Normalement je ne dois pas parler. Je travaille et d'ailleurs mon français n'est pas bon. Ma route à moi, c'est d'abord celle du départ. Je ne crois pas que mon histoire soit exceptionnelle. La misère à l'Est. Des mauvaises rencontres dans ma petite ville. L'espoir d'un avenir meilleur et le départ vers l'Allemagne d'abord comme beaucoup de mes compatriotes. Puis la dérive de ville en ville. Envolées les promesses de postes de serveuse et d'avenir meilleur. Il faut d'abord rembourser ceux qui nous ont aidés. C'est un quotidien de boîtes sordides, de passes jusqu'à vingt par jour, de coups aussi. Certaines sont obligées de prendre des trucs, de boire pour tenir. L'impression qu'on ne s'en sortira jamais.

La route, c'est aussi celle qui me transporte tous les jours vers la France, le passage de la frontière en voiture. On est parfois refoulées. On repasse plus loin, plus tard. Passer la nuit à marcher le long de la route : on a été chassées de certains quartiers et repoussées plus loin jusqu'en périphérie, sous les ponts avant l'autoroute ou dans les zones d'activité où on est seules. Nous, on a nos habitudes, nos quartiers, nos rues, nos routes où les clients nous retrouvent. Les Africaines travaillent dans d'autres endroits. Souvent, j'ai peur quand je suis seule. On tourne en rond sur les trottoirs. De loin, on doit ressembler un peu à des animaux en cage. Parfois les hommes sont gentils. Seuls quelques-uns sont violents. On travaille une grande partie de la nuit dans de drôles de conditions. Passes dans les voitures sur les parkings ou dans les jardins... Les clients tournent et retournent. Ils nous éblouissent avec leurs phares. On ne les voit qu'au dernier moment. La police nous surveille. Près des maisons les femmes nous fusillent du regard. Certaines ont manifesté contre

nous. J'ai quelques amies dans ce métier. On s'aide, on s'épaule.

La route, c'est aussi celle du retour, celle que j'espère prendre un jour pour rejoindre ma famille. Je leur donne des nouvelles régulièrement. Je ne sais pas s'ils croient à mes histoires. Mais j'aimerais les revoir. Bientôt. Je n'ai pas envie de finir ma vie sur la route et je ne suis déjà plus toute jeune. Je connais une fille qui s'en est sortie, qui est repartie chez elle et qui vit normalement maintenant. C'est ce qui nous fait tenir.

Clé n° 4

LA ROUTE ET SES ABORDS

Penser global, agir local.

MAXIME JETÉE SUR LES ROUTES DE PORTO ALEGRE AVEC LES PAPIERS GRAS



© Sherpaa

Souriez !

Paris/Gujan-Mestras. La traversée du désert.

Luc,

Tu sais mes escapades estivales sur la route entre Paris et Gujan-Mestras, capitale de l'huître et de la coccinelle sur le bassin d'Arcachon. Autrefois, je me vantais de « faire » les 600 kilomètres en 5 heures. Avec l'âge, la crainte des radars et la peur du gendarme, je table désormais sur 6 heures.

Pont de Sèvres le voyage commence. Tu as quitté le « périf » du côté de Boulogne, traversé cette charmante ville encore marquée par la régie Renault et l'« ex future » friche de l'île Seguin et tu te retrouves face à une montagne. Il va falloir grimper jusqu'à Meudon et traverser la forêt. À peine remis de la montée, passé Vélizy, tu replonges dans une vallée, que tu ne t'attendais pas à rencontrer si près de Paris. Méfie-toi ! En bas, le gentil radar, idéalement placé pour les départs de vacances ou de week-end, attend ton passage. Prudent, tu accélères doucement pour grimper vers le plateau de Saclay, avec à ta droite la première pile nucléaire, masquée par une sympathique station-service. Après tu remontes, tu redescends et enfin tu attrapes l'autoroute A 10 car jusqu'ici tu n'étais encore que sur la RN 118.

Là un premier choc t'attend. Ta 307 flirte allègrement avec les 130 km/h, quand tu aperçois sur ta gauche un train bleu qui débouche de tunnels cachés dans les « montagnes » à près de deux fois ta vitesse. Il atteindra Bordeaux dans moins de trois heures. Le combat est perdu d'avance. Tu ralentis. Vitesse de croisière. Adieu stress.

J'oubliais, une fois doublé par le TGV, ne rate pas à ta droite une étrange sculpture, les « Flèches des cathédrales », un ensemble de pointes en verre, comme tirées vers le ciel. Pas très élégant, mais c'est un signal : tu quittes l'Île-de-France. La province te gagne. Reste à passer le péage de Saint-Arnoult, le plus grand d'Europe d'après Cofiroute. Un temps, le ministre Gayssot s'était opposé à l'extension du

péage automatique à carte bleue. Las, le libéralisme a gagné et tu choisis avec mauvaise conscience ces bornes anonymes où tu crois gagner du temps et où d'autres ont perdu leur emploi. Tu verras encore une barrière de péage avant Tours, après Tours et avant Bordeaux... sans plus jamais croiser âme qui vive.

Le voyage commence vraiment. La Beauce t'envahit, monotone. Seuls les noms de villes éveillent parfois ton intérêt. Allainville ? Avant Orléans, que tu ne feras que frôler, jette un coup d'œil sur l'entrepôt à ta droite. Au moment des fêtes de fin d'année, Deret illumine la pelouse devant ses bâtiments avec un petit sapin vert siglé « Joyeux Noël » ou « Bonne année ». Petit salut aux habitués qui chaque année vérifient que le sapin est toujours là. Sur ta gauche, avant d'atteindre Blois, tu remarqueras un pommier seul au milieu d'un grand champ. Un tableau de Magritte à ciel ouvert, à peine gâché par les panaches de fumée de la centrale nucléaire de Saint-Laurent-des-Eaux. Tu passes une nouvelle fois loin de Blois. Forêts profondes et superbes panneaux t'invitent à visiter les châteaux de la Loire.

Tours ! Enfin une ville à traverser, avec comme drapeau ce château d'eau flanqué des armes de la ville et ses immeubles blancs en haut d'une côte. Tu remontes un peu, quittant la vallée de la Loire pour atteindre le seuil du Poitou, où Châtelleraut ne sait pas te captiver. Dommage car c'est sous le pont Henri IV que s'arrête le pays des ardoises et que commence le pays des tuiles. Bienvenu dans le Sud et ses toits rouges. Tu ne vas pas tarder à apercevoir le Futuroscope sur ta gauche avec ses drôles de bâtiments. Plus tard, sans avoir vu Poitiers, tu sauras à une flèche d'église miniature que l'art roman est né en ces contrées. Arrête-toi aux Ruralies – aujourd'hui débaptisés –, station-service multifonctions avec son musée de la machine agricole. En période de transhumance, c'est un espace de pique-nique pour une foule bigarrée venue d'ailleurs. Déjà fatigué ? Tu n'as pourtant fait que la moitié de la route et le désert t'attend.

Le paysage s'arrondit, les vignes de Cognac approchent et dessinent des lignes sur les collines, mais aucune ville en vue. Niort est trop loin, Angoulême invisible et La Rochelle demanderait un détour. Paysages sans villes. La France en son désert. À gauche d'énormes réservoirs t'indiquent que Saintes est proche. Après le péage tu traverses enfin la Garonne. Là tu aperçois Bordeaux et la flèche de l'église en face du pont de Pierre. Vision enfin urbaine d'une ville transformée par de superbes places minérales qui rendraient presque les Toulousains jaloux. Encore 50 kilomètres de champs arrosés par d'énormes machines aux bras longs, une forêt, et puis bientôt, tu te retrouves dans le bouchon des cyclistes en short qui te narguent. Tu y es presque. Prends ton temps, ouvre la fenêtre, le bassin est tout proche.

Arrivée. Enfile tes sandales, pousse jusqu'au port de Gujan, admire les pinasses qui glissent sur l'eau. Va toucher la croix qui termine la jetée. Ton voyage fait une belle étape.

*Gilles,
Station-service
Autoroute A 10, juin 2005*

La route a ses paysages

Paysages en elles-mêmes, les routes et autoroutes sont souvent de formidables observatoires des paysages et de leur transformation. Nous ne parlons pas bien sûr de ces tunnels autoroutiers à ciel ouvert où vous n'avez pour tout horizon sur les côtés qu'une pente plantée de genêts desséchés à droite et de noisetiers souffreteux à gauche. Il ne s'agit pas non plus de ces murs végétaux encadrant certaines autoroutes suisses ou allemandes qui laissent imaginer le meilleur comme le pire.

Nous voulons parler de ces cheminements qui permettent de découvrir l'environnement encore majoritairement rural des autoroutes. Nous avons appris que le paysage était un « construit social ». À circuler sur les routes de France, un constat s'impose sans appel : la société va mal. Il est des endroits où les quelques arbres en bord de route cachent mal les alignements de boîtes à chaussures ou la monotonie des steppes maïsicoles. Pourtant des efforts sont faits. La mobilité, notre mobilité, fabrique de nouveaux paysages. Elle met également en mouvement les territoires traversés ; elle déplace les lignes en cinémascope.

PRISE EN COMPTE DU PAYSAGE DÈS LA CONCEPTION

L'insertion d'une route dans un site, avec ses raccords aux réseaux existants (ronds points, entrées et sorties de routes...) devrait s'effectuer en amont du projet avec l'aide de paysagistes, d'architectes et d'urbanistes de façon à minimiser les impacts négatifs et construire un nouveau paysage. D'après la Direction des routes, les préoccupations paysagères ont progressivement été intégrées dès la conception des infrastructures routières. La prise en compte du paysage est désormais menée avec l'aide de spécialistes de différentes disciplines selon plusieurs étapes.

En premier lieu, s'effectue le choix entre les sites où l'on peut passer et ceux qu'il faut éviter. C'est ensuite le choix du tracé en plan. La réflexion paysagère porte alors sur les sites traversés, de façon à dégager les caractères dominants, à identifier les ouvertures apportées par le tracé et à mesurer leurs impacts sur les trames paysagères et parcellaires existantes. Ensuite, s'effectue le choix de l'altitude du profil en long. Tous ces éléments influent sur la perception des usagers et des riverains. Arrive enfin le choix des profils en travers. À ce stade et en fonction des entités paysagères traversées, les pentes des remblais et leurs raccords au terrain naturel ainsi que l'insertion des ouvrages d'art, de protection phonique ou hydraulique sont examinés. Une fois le modelé du terrain défini, on choisit ou non de planter. Plutôt que de perpétuer l'usage des plantations pour cacher l'environnement disgracieux, il serait souvent préférable d'améliorer l'existant.

1 % POUR LE PAYSAGE

Après la culture, le 1 % paysage. L'État réserve désormais 1 % du montant de chaque opération pour lancer des démarches d'analyse territoriale et paysagère et accompagner des actions de valorisation et de développement des territoires traversés, à la condition que les collectivités territoriales concernées participent au financement. La démarche dont nous avons pu mesurer l'intérêt sur le secteur du Piémont vosgien donne lieu à trois documents :

- *le livre blanc*, document de sensibilisation et de communication qui analyse les perspectives de développement du territoire et présente la démarche ;
- *la charte d'itinéraire*, document de cadrage qui définit les orientations de valorisation paysagère et de développement économique du territoire et décrit de façon détaillée les objectifs partagés et les actions à entreprendre ;
- *la charte locale*, document plus précis qui reprend au plan local les objectifs de la charte d'itinéraire et

fournit les orientations en matière d'utilisation des sols et de programme d'action.

Ces chartes permettent de concrétiser les enjeux d'aménagement sous forme d'actions centrées sur le territoire influencé par l'autoroute.

D'après le ministère, cette démarche permettrait de responsabiliser les collectivités locales sur leur patrimoine paysager et de favoriser l'émergence de réflexions plus larges sur le paysage. Dont acte.

La route est un écosystème

La route n'est décidément pas qu'un long ruban d'asphalte mais un écosystème complexe dont nous pouvons repérer quelques éléments.

UNE FORÊT EN LIGNE

Les arbres plantés constituent un élément central du paysage routier. Ils seraient plus de 400 000 selon la Direction des routes. Tous les ans, 4 000 d'entre eux sont abattus pour des raisons sanitaires ou de sécurité entraînant d'interminables débats. D'après le ministère de l'Équipement, environ la moitié de ces arbres sont replantés sur les mêmes sections, et 6 000 sur des sections dépourvues de plantations, soit sur des routes existantes, soit le long de nouvelles routes.

NATURE SAUVAGE À PROXIMITÉ

À côté des arbres, un grand nombre d'espèces sauvages trouvent au bord des routes les conditions nécessaires à leur développement avec des variations de conditions importantes notamment en matière de sol, de climat et d'exposition au soleil. Les hommes ne sont pas les seuls à peupler la route et ses abords. Talus, fossés, accotements, et terre-pleins forment

un écosystème très particulier. Buses, faucons crécerelles mais aussi hérissons, serpents, lézards et insectes vivent sur la route ou à côté et paient un lourd tribut à l'automobile.

En France, ces milieux spécifiques – appelés aussi « écosystèmes des bords de route » ou « écosystèmes des dépendances vertes routières » – représentent 2 850 kilomètres carrés pour les routes nationales et 2 000 kilomètres carrés pour les dépendances de voiries communales. Si on compare avec les six parcs nationaux français qui totalisent 3 450 kilomètres carrés, les bords de route sont le plus grand ensemble naturel sauvage du pays. En Angleterre on y a recensé 35 espèces végétales, une vingtaine de mammifères et 25 papillons qui ne se reproduisent plus que là. En Wallonie, les bords de route accueillent plus de 700 espèces végétales, soit 50 % de la flore de la région dont certaines espèces protégées.

CONFLITS D'USAGE ET DANGERS

Avant d'être des biotopes artificiels et des espaces sauvages, les bords de route sont d'abord des espaces d'arrêt d'urgence, de signalisation, ou de sécurité. Mais entre la notion de réservoir biologique et celle de zone de survie, le choix n'est pas toujours simple. Il est difficile de faire comprendre aux techniciens que tailler à ras n'est pas forcément synonyme de propreté. Le broyage ne laisse aucune chance de survie aux animaux. Les périodes d'intervention sont souvent inappropriées. Elles détruisent les nids et empêchent animaux et végétaux de se reproduire... Les herbicides sont cause de pollutions des nappes et rivières, et d'empoisonnement des animaux. L'herbe broyée laissée sur place entraîne une banalisation de la flore par enrichissement du terrain et comble rapidement les fossés. La terre et les cailloux sont mis à nu et emportés par les pluies. Le paysage est « hygiénisé » avec de l'herbe rase à perte de vue. La pelouse monotone remplace la palette colorée de fleurs qui évolue au fil des saisons. La flore s'appauvrit, n'ayant pas le temps de fournir des graines.

FAUCHAGE TARDIF

La raréfaction des prairies naturelles confère aux bords de routes abritant les derniers témoins de la flore locale une valeur conservatoire essentielle. Des pratiques comme le fauchage tardif peuvent être instaurées pour donner le temps aux plantes de fleurir et de fructifier, tandis que les animaux, essentiellement des insectes, peuvent trouver dans la végétation la nourriture et l'abri nécessaires. Parfois ce fauchage permet même l'éclosion de plantes spécifiques comme les orchidées.

AGRICULTURE DE BORD DE ROUTE

En Occident, on a oublié que l'on a longtemps cultivé ou fait paître des animaux sur les bandes de terre le long des routes ou des canaux. Dans certains pays en voie de développement ce type d'usage des bords de route est parfois encouragé sous réserve de quelques aménagements. Cette agriculture urbaine est appelée « agriculture des bords de routes et des voies de passage ». On pousse les pauvres à investir les bas-côtés malgré les risques de pollution. Comment cultiver de la nourriture autrement si on n'a pas de terrain ? Des agronomes sérieux demandent aux plus démunis de penser à l'agriculture des bords de routes, en pleine ville : *« Partout autour de vous, il n'y a que des maisons et des immeubles, des routes et la circulation des voitures. Mais regardez bien ces routes une deuxième fois. Y a-t-il des bandes de terre sur les côtés ? Souvent, c'est le cas. Et souvent, personne ne s'en sert. Alors, pourquoi ne pas planter de la nourriture à côté d'une route ? »* Ou encore : *« Imaginez-vous les bras chargés de tomates, de maïs et de poivrons que vous avez cultivés tout seul. Une bordure de route qui produit de bons résultats, où vous plantez des produits, où des bêtes viennent paître, améliore la vie de la ville. En tirant le maximum des bords de routes et des endroits à l'abandon, vous pouvez améliorer à la fois vos revenus et l'alimentation de votre famille. »*

Et finalement pourquoi pas ? On connaît des urbains qui s'y sont essayés mais les plantes en question avaient d'autres usages... Qui veut des choux plombés ? Des mesures effectuées sur des légumes cultivés dans des jardins ouvriers de Lorraine proches des usines sidérurgiques ont conduit les autorités à détruire les parcelles tant les plantes étaient chargées en métaux lourds.

NOUVELLES INVASIONS

Depuis toujours, l'homme favorise le déplacement des espèces végétales que ce soit volontairement pour les espèces alimentaires ou ornementales ou fortuitement lors du transport accidentel de graines exotiques. Dans tous les cas la route joue un rôle essentiel pour la dissémination de la plante à l'intérieur du territoire via les fossés sur des distances géographiques considérables, dépassant les capacités de dispersion naturelle. La diffusion suit les voies de communication : routes, voies ferrées, fleuves le long desquels s'installent d'abord les plantes. Le phénomène s'amplifie à mesure que les échanges commerciaux et les transports s'intensifient. Une partie seulement des espèces introduites parviennent vraiment à prendre racine. Celles qui se développent de manière explosive sont qualifiées d'invasives. Elles modifient parfois considérablement la structure et le fonctionnement des écosystèmes au détriment de la flore et de la faune locales. C'est la cause la plus importante de perte de biodiversité à l'échelle planétaire. Les dégâts sont particulièrement visibles dans les îles où les espèces endémiques ne résistent pas à l'invasion. Parmi les plantes exotiques envahissantes repérables au bord des routes, on peut notamment signaler les espèces suivantes :

- Sénéçon sud-africain, (*Senecio inaequidens*) (Asteraceae). Cette astéracée aux fleurs jaunes introduite involontairement en Europe à la fin du XIX^e siècle par l'intermédiaire des importations de laine de mouton est actuellement en forte extension, envahissant les bords de route, les ballasts

des voies ferrées, les terrains vagues, les terrils et les pelouses calcaires.

- Buddléa, (*Buddleja davidii*) ou « arbre à papillon ». Cette espèce originaire de Chine, très appréciée pour ses qualités ornementales avec ses fleurs violacées, envahit les terrains vagues, les décombres, les ruines et les bords de chemins. Les millions de graines produites par chaque individu et dispersées très loin par le vent peuvent rester vivantes plusieurs années dans le sol.
- Renouée du Japon, (*Fallopia japonica*) (Polygonaceae). Cette espèce aux rhizomes développés possède aussi la capacité de régénérer à partir d'un simple fragment de tige. Avec des capacités de propagation très importantes, elle envahit actuellement des milieux très variés : sites perturbés, bords de route, berges de rivière, talus de voie ferrée, friches, lisières forestières, etc.
- Solidage glabre et Solidage du Canada, (*Solidago gigantea et Solidago canadensi*) (Asteraceae). Originaires d'Amérique du Nord, ces astéracées se caractérisent par des inflorescences terminales en grappes et des fleurs groupées en petits capitules jaunes. Elles envahissent les bords de cours d'eau, les lisières forestières, les friches et de nombreux milieux perturbés où elles concurrencent les autres espèces en couvrant totalement le sol, étouffant la végétation locale.

Il suffit de jeter un œil sur les bords de la route et les talus pour découvrir ces nouveaux envahisseurs en compétition avec la flore locale. L'invasion a commencé, mais qui s'en soucie ?

La route a ses à-côtés

La route n'est pas qu'une ligne droite. Il faut changer de point de vue et jeter un œil sur le côté.

ESPÈCES D'ESPACES

Les nouvelles figures de la ville émergente sont des figures de la mobilité où la route tient un grand rôle : gares à grande vitesse, aéroports, stations-service, hôtels, résidences hôtels ou motels sont de nouvelles oasis pour urbains nomades, lieux de pause au bord du tuyau. Snacks et camionnettes de frites en sont les formes mobiles plus traditionnelles : « Frites à 300 mètres. » Les réseaux routiers ont généré leurs espèces d'espaces : autoroutes, roades ou zones commerciales, ronds points, murs antibruit, zones commerciales et industrielles mais aussi passerelles à gibier et autres crapauducs.

NAUFRAGÉS VOLONTAIRES

Il suffit un jour de tomber en panne pour découvrir un autre univers, sur le bas-côté. Si prêt, si loin, un monde ignoré. Les occasions de se décaler de la sorte ne sont pas légion. Sauf à travailler comme cantonnier dans la commune, à œuvrer à l'équipement au volant d'un de ces engins de la mort – tracteurs équipés d'un long bras qui broient tout sur leur passage – ou à faire partie des patrouilleurs de l'autoroute ou des jardiniers, il y a peu de chance que vous soyez obligé de suivre ces chemins de traverse. Avec une espérance de vie de 20 minutes en moyenne au bord d'une autoroute, c'est sans doute une bonne chose. À regarder de plus près, il reste pourtant quelques moments « privilégiés » pour faire ce pas de côté. La panne mécanique ou d'essence. Pas celle qui préfigure de tendres corps à corps mais celle qui réduit le fier automobiliste fonçant à vive allure en piéton tête basse quémandant l'arrêt d'un congénère.

L'auto-stop est un formidable moyen de transport dont on connaît le lieu et l'horaire de départ mais pas toujours les lieux et heures d'arrêt. Il arrive que pour un mot de travers, une remarque, une opinion différente, une avance refusée, on se retrouve éjecté au milieu de nulle part, au bord de la route. Les chemins de Saint-Jacques qui empruntent désormais les nationales offrent également la possibilité de telles galères sous un soleil de plomb. Les chemins de la démocratie locale qui empruntent parfois les chemins tortueux des collages nocturnes sur les panneaux et poteaux de bord de route permettent aussi de s'encanailler sur les bas-côtés. Dans tous les cas, on se sent un peu naufragés.

DÉCALAGES

À pied, le choc entre les deux espaces s'accompagne d'un choc entre deux temps et deux vitesses. On rêve un instant comme naufragé. « L'île de béton » de J.G. Ballard n'est pas loin mais nous ne sommes pas sûr de pouvoir survivre longtemps au bord de la route, d'un fond de bouteille ou d'un hamburger avarié. Planté au bord de la route, on ressent physiquement le décalage entre la vitesse des véhicules et sa propre vitesse, réduite, limitée. Décalage renforcé par le bruit des véhicules qui s'approchent et qui s'éloignent, l'odeur des gaz d'échappement qui font de même et parfois le filament musical d'une chanson, d'un air de musique dont on cherche le nom. Danger et abandon.

CABINET DE CURIOSITÉS

Les fossés et bas-côtés sont souvent le dernier terrain d'aventure pour la flore et la faune locales. C'est aussi une déchetterie en plein air, un miroir de notre société de consommation. Ces scories du monde contemporain finissent là, échouées au bord des routes. Il suffit de se promener et de faire l'inventaire des déchets, consciencieusement. Relever tout ce qui traîne par terre dans le fossé...

À proximité de l'asphalte, l'herbe est noire d'un mélange de polluants, de métaux lourds et autres spécialités routières dont la seule énumération pourrait nous rendre malade. En contrebas, dans le fossé et derrière dans les herbes folles – quand on les laisse se développer – on retrouve un patchwork peu ragoûtant : cannettes en aluminium de boissons gazeuses mais aussi boîtes de bière, paquets de cigarettes américaines, mégots, couches-culottes, mouchoirs en papier, restes de sandwichs... le tout dans un état de décomposition plus ou moins avancé.

Réglementation

La réglementation en vigueur est l'article L. 226-2 et suivants du code rural. Après avoir prévenu la commune sur laquelle a été découvert le cadavre, il faut : pour les petits animaux, les enfouir avec de la chaux vive après accord de la commune sur le lieu choisi ; pour les cadavres de plus de 40 kg, appeler l'équarrisseur qui se chargera gratuitement de l'enlèvement (pour les gibiers, remplir conjointement la fiche « mortalité extracinérogétique »).

Les déchets ménagers des aires de repos doivent être éliminés dans les installations prévues à cet effet dans le département. Il convient alors de négocier la collecte de ces déchets par la collectivité ayant cette compétence (les coûts de mise en décharge pour déchets ménagers et assimilés varient entre 30 et 100 euros/tonne).

ARCHE DE NOÉ

Quand les voitures s'éloignent et selon les saisons on entend parfois d'autres bruits : criquets, grillons. Dans l'herbe, on peut deviner un animal qui se faufile, lézard, merle, campagnol... Ils devront connaître leurs limites. Sur la route, après les pointillés, on trouve

des trophées aplatis : hérissons, lapins, orvets, insectes... Le tunnel de la mort. Derrière sur les piquets les buses surveillent leur garde-manger. Rapaces transformés en poules d'autoroutes. D'autres congénères bataillent dans le ciel avec les corneilles. Des faucons crécerelles jouent leur numéro d'équilibriste dans un vol stationnaire dont ils ont le secret.

Nous avons finalement aperçu peu de personnes allongées le long de ces voies. Un vieil homme avec sa canne et son chapeau dans les hauts à la Réunion, un autre en pleine sieste sur la route entre Batna et Constantine en Algérie. L'impression étrange que ce n'était pas eux qui étaient allés s'asseoir au bord de la route mais la route qui était venue à eux.

SURVIVANTS

Si la peinture et la littérature sont emplies d'images de voyageurs allongés au bord du chemin avec leur bâton et leur petit balluchon, on croise désormais très peu de ces flâneurs. On retrouve ces figures dans des pays où l'on marche encore beaucoup le long des routes comme Madagascar ou la Pologne. Dans ma Lorraine natale, les soirs de grande chaleur, quelques personnes sortent encore leur chaise devant les portes pour prendre le frais. Comme en Algarve, dans le sud du Portugal.

Marco, 41 ans, jardinier.

« Respecter et égayer le bord des routes. »

Je gère les plantations de fleurs, d'arbustes le long des routes ainsi que les suspensions de fleurs. Sur le terre-plein central on plante des variétés sans entretien, qui résistent à la pollution et se taillent facilement. Cette année on met le paquet pour le Tour de France : macadam refait, jardinières installées, gazons plantés et parterres fleuris. Décorer les bords de route, c'est essentiel pour l'accueil.

Pour moi, la route ou plutôt ses bas-côtés ce sont des espaces à aménager, à fleurir en fonction des situations. Le jardinier essaie d'égayer les bords de route avec des arbres et des fleurs. On donne un peu de soleil à ceux qui traversent la ville ou la vivent.

Pourtant personne ne respecte les bas-côtés. On se sert de la route, on l'use mais on s'en fout. On retrouve de tout : paquets de cigarettes, cannettes, papiers gras, sacs plastique, mais aussi crottes de chiens. Ils vont au salon de toilettage mais ils laissent leurs animaux faire leurs besoins sur les trottoirs. On ne prend pas assez de temps pour observer les bords de route. On passe à côté sans rien voir. Il faut une panne, un accident pour qu'on regarde enfin mais l'esprit ailleurs.

Pour moi la route, c'est la liberté de partir sans contraintes ni tracas. C'est aussi des rencontres, des paysages et un environnement nouveau. Ma route préférée est celle de Nice à Gap avec ses falaises de calcaire.

J'aimerais bien parcourir les grandes routes qui traversent les déserts américains. Pas besoin de planter : c'est brut et c'est beau. Mais avant je ferai la route du vin en Alsace. Mon rêve est qu'on respecte un peu plus le travail des jardiniers.

Clé n° 5

LA ROUTE ET SES FINS

Quo vadis ?

EXPRESSION QUI DONNE DU SENS



© Sherpaa

Question de choix

Territoire de Belfort. Le cimetière des panneaux.

Gilles,

On a souvent évoqué le cimetière des enseignes à Las Vegas. Ces monuments du kitsch dédiés à la ville du jeu, entassés en vrac, remisés, rabaissés, déclassés. L'ombre après la lumière. Les mauvaises herbes après les paillettes. Grandeur et décadence.

Cocorico. En ces temps de patriotisme économique, je voudrais que tu saches que la France a aussi ses cimetières des techniques et de la signalétique. Les enseignes dont je parle n'appartiennent pas à des hôtels, des multinationales du jeu et du spectacle mais à l'État ou plutôt à la DDE.

Profitant d'un passe-droit, j'ai pu visiter un de ces lieux. Pas de désert entourant la ville mais un drôle de petit département au Nord-Est de la France : le Territoire de Belfort. J'ai visité l'endroit sous la pluie d'automne. Empilés dans un enclos, adossés à la clôture ou entassés les uns sur les autres, des centaines de panneaux traînent là. L'immobilisme après le mouvement et la vitesse.

Un patchwork de couleurs qui jalonnent les routes de nos vies : bleu des autoroutes, rouge des stops, noir sur fond blanc pour les bâtiments. Quelque chose du pop art dans cet amas pathétique de plaques aux angles arrondis. Quelque chose de l'identité d'une France qui n'est déjà plus.

Belfort, Montbéliard, Université, priorité, sens interdit, stop, travaux : les plaques émaillées bégaient encore leurs racines. Inutiles retraitées, elles gisent là sans béquilles, incapables de se hisser à notre hauteur. Peu de chance qu'elles reprennent du service. Déjà par endroits la rouille perce. Petits points deviendront grands. Déchéance.

À l'entrée du site, pas de panneau. Cimetière anonyme que la décentralisation réveillera peut-être. Je remonte dans ma voiture. Le GPS sur le tableau de bord et tout à coup l'image prémonitoire d'un pays

*sans panneaux de circulation, nation numérique où
les râteaux métalliques qui s'affichaient sur les toits
ont déjà été balayés par le câble.*

*Luc
Audun-le-Tiche
Avril 2006*

La route a ses motifs

DIRECTION DU MOUVEMENT

Dans la vie quotidienne, une personne entreprend des déplacements pour se rendre au travail ou en classe, dans un centre commercial ou à des activités sociales ou récréatives. L'éclairage sur ces comportements et leurs motivations est parfois bien pessimiste : « *La presque totalité des comportements des habitants d'une ville moderne ne sont que l'expression stéréotypée, reproduite à des millions d'exemplaires, des préjugés et des lieux communs d'une époque, transmise, diffusée et automatisée par les mass media. Leurs besoins sont tous les mêmes et permettent de prévoir la production des biens de consommation et culturels, puisque ces besoins seront exactement ce que la classe dominante en fera, en vue de l'amélioration croissante du profit par l'expansion. Émergeant avec force les grands rythmes du travail, des repas, de la télévision et du sommeil.* » déclarait Henri Laborit. Nous proposons d'établir une distinction entre le temps lié au maintien minimal de la société et où effectivement, le comportement de l'homme peut parfois être assimilé au comportement de la souris de laboratoire, et le temps libre où le comportement de l'individu est plus difficilement modélisable... quoiqu'en y réfléchissant bien...

On peut classer les mouvements des individus en deux grandes catégories : ceux qui sont nécessités par le travail et les autres. Les premiers obéissent à certains rythmes (pointes du matin et du soir, en général) et à certains tracés : convergence, le matin, des zones de résidences vers les lieux d'emploi et diffusions inverses le soir. Les autres sont beaucoup moins systématiques : approvisionnements, loisirs, relations humaines. On distingue habituellement :

- *les déplacements entre le domicile et le lieu de travail* ou migrations alternantes : environ un tiers des déplacements utilisant un moyen de transport

dans les villes européennes, mais environ 60 % des déplacements aux heures de pointe ;

- *les déplacements scolaires* entre le domicile et le lieu d'études : environ 10 % des déplacements ;
- *les déplacements pour achats* : environ 15 % du total ;
- *les déplacements pour affaires personnelles* : 15 % également ;
- *les déplacements à titre professionnel* (déplacements d'affaires, livraisons, etc.) : 10 à 15 % de la mobilité ;
- *les déplacements de loisirs* (spectacles, visites, promenades, sports, activités sociales, etc.) : 10 à 15 % également ;
- *les déplacements d'accompagnement* (des enfants en particulier) : environ 5 % de la mobilité.

En fait, il est difficile de fixer un motif unique à un déplacement. On devrait plutôt parler de motif à l'origine et de motif à la destination. À buts multiples, les mobilités deviennent zigzagantes.

35 % à 40 % de tous les déplacements entrepris dans les agglomérations urbaines sont en direction de la résidence et 15 à 20 % en direction du travail. Ainsi, près des deux tiers de tous nos déplacements ont-ils un de ces endroits comme destination.

LONGUEUR DU DÉPLACEMENT

Une autre caractéristique importante du comportement de déplacement est la longueur de ces déplacements. Celui vers le travail est en général le plus long entrepris dans la zone urbaine. Il n'est pas rare de nos jours que des gens habitent à plus de 30 kilomètres de leur lieu de travail. Les déplacements les plus courts sont le plus souvent ceux qui ont pour objectif l'achat de denrées quotidiennes. Il existe une relation à établir entre la longueur du déplacement et le bénéfice qu'on en tire. C'est ainsi que bien peu de gens seraient prêts à faire un déplacement de 8 kilomètres pour acheter un paquet de cigarettes, mais

que beaucoup n'hésiteraient pas à le faire pour jeter un coup d'œil sur une chaîne stéréo.

DURÉE ET HORAIRE DU DÉPLACEMENT

Très liée à la dimension des agglomérations, la durée quotidienne des déplacements peut atteindre plusieurs heures dans les grandes métropoles.

À l'exception des migrations alternantes et des déplacements scolaires, on constate une dissymétrie entre le matin et l'après-midi : deux tiers des déplacements d'achats, d'affaires personnelles et 80 % des déplacements de loisirs ont lieu après 13 heures. La distinction principale sépare les déplacements aux heures de pointe et les déplacements aux heures creuses. Bien qu'assez étalés dans le temps, les déplacements personnels ont souvent un flux maximum à la pointe du soir (vers 18 heures en France) et, renforçant celle-ci, nécessitent des investissements pour assurer une capacité suffisante des réseaux de transport. La pointe des déplacements scolaires renforce surtout la pointe du matin.

MODES DE TRANSPORT

En moyenne dans les villes, on constate les répartitions suivantes en termes de part modale : 40 % pour la voiture particulière, 10 % pour le transport en commun, 8 % pour les deux-roues et 42 % pour la marche à pied.

DES DIFFÉRENCES CENTRE-PÉRIPHÉRIE

La mobilité est globalement supérieure au centre en raison de l'importance de la marche à pied, et du plus grand rôle des transports en commun avec un réseau plus dense, car dessiné selon la traditionnelle logique radiale. À l'inverse, les deux-roues et surtout la voiture sont les modes privilégiés des habitants de la banlieue. L'usage de la voiture est une réponse à

l'extension lointaine des agglomérations selon une logique ségrégative avec des emplois plutôt centraux et des habitations toujours plus excentrées. La circulation dépend de la localisation des « attracteurs » et émetteurs de trafic : pôles industriels, zones commerciales, boîtes de nuit, hypermarchés, multiplexes.

La route a ses sens

La route a aussi ses odeurs, ses goûts, ses couleurs et ses musiques.

SENSATIONS

La route c'est d'abord le grand air, les cheveux dans le vent, le vent dans le visage, l'enivrement de la vitesse. C'est aussi l'étourdissement et le mal de tête après des kilomètres de liberté en cabriolet. C'est la pluie froide qui vous transperce un soir d'automne de retour du cimetière. C'est ce camion qui roule dans une flaque et vous éclabousse.

ODEURS DE LA ROUTE

La route, c'est aussi l'odeur de l'huile dans les vieilles voitures anglaises. Celle du gasoil ou de l'essence à la pompe qui persiste longtemps encore après le plein. C'est celle des gaz d'échappement dans les embouteillages. On se souvient aussi de l'odeur du goudron fondu en été. Les mêmes effluves tenaces que de modernes galériens respirent en continu sur les chantiers estivaux. C'est l'odeur des parfums fleuris, mentholés ou sucrés que chaque propriétaire de véhicule déploie pour en masquer d'autres. C'est aussi un mélange inimitable d'odeurs de tabac, de moisi, de chaussettes sales, de transpiration et de bouffe avariée que certains reconnaissent parfois au fond de leur véhicule.

BRUITS

C'est d'abord le bruit des voitures sur les derniers secteurs pavés de nos villes ou celui qui règne à proximité des motels où l'on échoue parfois sans réussir à s'endormir. C'est aussi le souvenir du ronflement d'un V 8 sur une autoroute américaine. Pour le routard, pas de chemin sans aboiements de chiens.

MUSIQUES ET REFRAINS

La route c'est aussi des musiques. Celles de la FM qui s'enchaînent sans que nous ayons besoin de les choisir. C'est quelques-uns de ces morceaux que nous connaissons par cœur. Ces dernières années, après le baroudeur aux larges épaules « *On The Road Again* », le chanteur Raphaël a alimenté la chanson française de quelques ritournelles à succès où la route et le voyage prenaient la première place : « *Sur la route* », « *Caravane* ». Avant lui, d'autres artistes nous avaient transporté sur les routes, en voyages, ailleurs : Jacques Higelin avec « *Pars* » ; Serge Gainsbourg avec « *Cargo culte* » ; Nino Ferrer avec « *Le Sud* » ; Maxime le Forestier avec « *San Francisco* » ; Yves Simon avec « *New York* » ; Paul Personne avec « *Vagabondage* » ; Eddy Mitchel avec « *Sur la route de Memphis* » ; Renaud avec « *Dès que le vent soufflera* » ou Francis Cabrel avec ses « *Chemins de traverse* ». C'est aussi des airs d'opéra qui vous arrachent des larmes au volant de votre voiture alors que le soleil brille et que les oiseaux chantent. Acteur d'un film dont nous avons choisi la musique. La route est parfois longue. Il faut tuer le temps. Chants et blagues fusent. Les jeunes colons s'amuse d'un « *Chauffeur si t'es champion* ». Les plus petits s'inquiètent de l'avancement du trajet dès les premiers hectomètres. En voiture, les cassettes de musiques à rouler ont remplacé les chants. La route a désormais ses CD spécifiques aux titres évocateurs : *Drive Time*. Sur les chemins, « *Un kilomètre à pied* » ça use toujours autant. « *La pêche aux moules* » et « *Mademoiselle Angèle* » n'ont pas fait beaucoup

mieux. La qualité est plutôt du côté de celles et de ceux qui ont chanté la route.

GOÛT

La route c'est encore le plaisir simple d'un bout de saucisson sur une tranche de pain ou le goût inimitable d'une barquette de frites grasses dégustées debout au comptoir dans une cabane de bord de route, après des heures de voyage. C'est le plaisir du sandwich emballé dans son papier aluminium préparé avec amour par un proche. C'est le café chaud de la station-service dans son gobelet en plastique préférable au liquide tiédasse qui subsiste au fond de la cafetière. C'est le chewing-gum qu'une mère attentive nous passe pour nous faire taire ou nous faire comprendre qu'il faudrait bientôt se laver les dents.

DOULEURS

Difficile de parler de la route sans évoquer les désagréments, la fatigue et les petites douleurs qui font partie du voyage. Comme nous, la fatigue et le coup de barre vous ont sans doute souvent stoppés dans votre élan. À pied, quelles que soient les précautions prises, les ampoules au pied sont un classique quand on s'improvise randonneur. Certains conservent peut-être le souvenir d'une coupure à la langue après un choc frontal en voiture. Après des dizaines d'heures de voiture, même les chauffeurs de taxi avouent souffrir de la jambe droite. Le mal de cou et le mal de dos s'invitent régulièrement sur les longues routes.

PLAISIRS SIMPLES

La marche sur la route est aussi l'occasion de renouer avec les plaisirs simples : s'asseoir (déconseillé), manger (recommandé), boire et dormir. S'assoupir dans l'herbe, au bord d'un chemin, à l'ombre d'un chêne, après un bon repas pour une sieste bien méritée : qui dit mieux ?

La route a ses balises

Depuis la plus haute Antiquité, l'homme s'est repéré grâce à des signes dits naturels : étoile du berger pour les rois mages, constellations pour les marins, soleil pour les Incas.

SIGNES DES TEMPS

Ces indices ne suffisaient plus. Pour s'orienter et trouver son chemin, l'homme en a inventé d'autres. Ces signes de piste peuplent nos villes et nos routes, fils d'Ariane de nos labyrinthes et membres de « l'empire des signes » de Roland Barthes. Leur qualité intrinsèque joue beaucoup ; la culture et les caractéristiques de l'individu aussi. Il nous suffira de rapporter les paroles d'un ami de retour de Tokyo : « *La profusion d'enseignes, de panneaux et de signes dont je ne possédais pas les clés de lecture m'obligeait, soit à l'errance, soit à la préparation minutieuse de chaque promenade. Même la disposition des panneaux m'était étrangère. J'étais immergé dans un univers sémantique inconnu.* » Plusieurs solutions existent. La possibilité de s'en remettre au réseau de transport quand il existe ou celle plus frileuse qui consiste à prendre un taxi m'apparaissent les plus sûres quand la distance n'est pas trop grande. Le hasard convient sans doute bien aux adeptes de la dérive baudelairienne mais peu aux routards. Restent donc le balisage ou le plan. En prenant la route, personne ne veut tourner en rond. On a dû fixer un code et des règles de conduite. La route est parfois une « tour de Babel » de signes dont nous n'avons pas la clé.

SE REPÉRER

La carte permet de se localiser. Représentation simplifiée de la réalité, modèle, elle permet aussi de préparer son déplacement, de faire sa route. Désormais, avec les sites routiers spécialisés on peut

programmer son itinéraire et imprimer les cartes associées à différentes échelles.

Une fois en chemin, sur le terrain, les panneaux indicateurs sont là. Mais attention aux codes couleur qui varient d'un pays à l'autre. Les panneaux autoroutiers ne sont pas tous bleus et une fois engagés dans ces tubes, il est difficile de faire demi-tour. Pour celles et ceux qui sont équipés, le GPS permet aujourd'hui de se repérer en temps réel. En cas de doute et d'incertitude, il reste toujours la possibilité de demander sa route aux autochtones. Mais d'expérience, au bout de la troisième indication de virage, on est perdu. Ajoutez l'accent ou un allemand hésitant au fin fond de la Hongrie et vous voilà bel et bien perdu. À Madagascar, n'écoutez pas les indications du villageois trop poli qui répondra toujours « pas loin Vahza » à vos questions sur la distance à parcourir jusqu'au prochain village. Il nous est arrivé de sillonner la grande île pendant deux jours supplémentaires. Autre espace, autre temps. Pour les scouts, la mousse sur les arbres a toujours constitué l'ultime recours. Avec quelle réussite ? Au Japon, ne cherchez pas les plaques de rues et les numéros... Il n'y en a pas. Dans la campagne chinoise, faites-vous accompagner.

OVERDOSE

Partout sur les routes on retrouve la même tendance au surplus d'information ou plutôt à l'overdose de publicités avec une mention spéciale pour les panneaux géants qui s'affichent le long des routes en Tchéquie. Des logos, des marques, des codes, pour nous déboussoler. Comme si les habitants, les publicitaires, les promoteurs, les urbanistes d'hier et d'aujourd'hui s'étaient donné rendez-vous pour brouiller les pistes. Superposition de langages, bric-à-brac de styles, choc des époques, des images et des mots. Entre religion et érotisme, manipulation et hasard, sillonner les routes c'est aussi traverser « l'empire des signes » et dérouler le fil d'Ariane jusqu'à la rupture. À y perdre son latin. Voici quelques fragments choisis : panneaux de circulation, bâtiments, graffitis, ponts, ouvrages d'art et tunnels, mobilier

urbain, ex-voto, publicités, monuments, murs, affiches, vêtements, musiques, bruits, odeurs, langues. Retour en arrière. Même pour les panneaux touristiques bruns, on frôle désormais la saturation. Sur certaines portions, la moindre ferme effondrée devient source d'inspiration. Et si rien de remarquable n'apparaît, reste alors les promenades en forêt et les pistes cyclables. On doit cependant avouer une certaine tendresse pour les panneaux ruraux en bois, peints à la main qui font la joie des petites départementales : « fruits à 100 mètres » ; « cerises et asperges à 200 mètres » ; « emplacements de caravanes à louer » ; « chambre d'hôte ». En été ils fleurent bon les vacances. En hiver, ils font rêver. En Pologne, on voit au bord des routes des personnes cherchant à vous vendre un pot de miel ou de myrtilles. Au Brésil ou en Afrique, le long des routes de forêt, des tables en bois ou des stands vous proposent des légumes cultivés sur place. Illégal sans doute. Mais pourquoi s'offusquer alors qu'avec d'autres moyens la grande distribution et les enseignes prestigieuses ne se gênent pas. La réglementation est claire qui stipule que toute publicité est interdite sur les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l'inventaire supplémentaire, sur les monuments naturels et dans les sites classés, dans les parcs nationaux et les réserves naturelles et sur les arbres. En dehors de ces publicités illégales, les pré-enseignes dont les dimensions sont plus limitées doivent être proches de l'activité signalée, et constituer un « service à l'automobiliste ». Malgré ces textes, on a bien du mal à faire respecter les lois au bord de nos routes.

EXTÉRIEUR NUIT

Dans la nuit le jeu de piste se complique encore. Débarrassé des scories du jour et des véhicules concurrents, passer d'un film stroboscopique vous pouvez foncer avec comme guide les lignes continues et la peinture blanche sur le sol. Mais gare à l'erreur. La nuit va à l'essentiel comme une caricature du jour. Il n'y a pas de place pour l'écart. Ne subsistent de manière lisible que les axes les plus importants, les destinations les plus courues. En dehors de ces pôles,

point de salut. Souvenir d'une nuit passée à rouler au pas dans le brouillard sur une petite route de Slovaquie. Souvenir aussi d'une biche débouchant soudainement d'un fossé devant la voiture et du coup de volant pour l'éviter. Souvenir d'oiseaux de nuit croisés dans les phares comme des spectres blancs. Souvenir des yeux qui clignent et de l'imbécile lutte pour rester éveillé, ne pas s'arrêter. Le débat sur l'éclairage des autoroutes se poursuit en France, accentué par la question de la pollution lumineuse. Il est visiblement tranché en Belgique où les autoroutes sont éclairées comme en plein jour et paraît-il visibles de la lune.

Souvenir aussi des nuits d'avant sur les routes à une époque où les phares blancs permettaient de repérer des étrangers de passage. C'était sûr, comme nous ils finiraient bien par se mettre aux phares jaunes bien meilleurs. Souvenir encore récent d'automobilistes roulant pleins phares. Éblouissement garanti sur une départementale.

En cadeau, avant de reprendre la route, révisez les messages des panneaux électroniques autoroutiers : *Partir c'est bien, arriver c'est mieux ; La ceinture sauve des vies ; Travaux, adaptez votre conduite ! ; Fatigue. Prenez l'air sur une aire ! Fatigue. Si vous vous arrêtez ? ; Téléphone au volant. Accident ; J'anticipe. J'assure. Je ralentis. ; Enfant attaché, vie préservée ; Habitacle aéré, sécurité assurée. Et surtout : Vous êtes vivant. Restez-le ! Et si vous passez du côté de Grenoble, n'oubliez jamais : À Sassenage, on conduit sage !*

Kader, 25 ans, informaticien.

« La route à mille sensations. »

Pour moi, la route c'est une passion. C'est le danger, le risque, la vitesse. Cette passion je l'ai en moi depuis tout petit. À cinq ans déjà, chaque fois que mon père s'apprêtait à sortir, je pleurais pour partir avec lui car je savais que j'allais pouvoir monter dans la voiture.

À l'arrière, je m'amusais à compter les voitures sur la route et je regardais défiler les paysages.

J'ai attendu mes dix ans avec impatience pour avoir enfin le droit de monter devant. J'imitais mon père, j'observais ses moindres faits et gestes, je l'aidais à passer les vitesses. J'étais fier quand il allait plus vite que les autres, je comptais les voitures qu'il dépassait et je me retournais pour les narguer.

Mon moment préféré, c'était quand mon père s'arrêtait pour mettre de l'essence. Je m'installais quelques minutes à sa place, celle du chauffeur. Je tournais le volant, et j'imitais le bruit du moteur. J'étais vraiment impatient de pouvoir passer mon permis de conduire, je ne pensais qu'à ça. « Avoir une super caisse et pouvoir bomber sur la route », comme les grands frères du quartier, avec leurs Golf TDI avec jantes en alu.

J'ai appris à rouler avec mes potes du quartier dès l'âge de quatorze ans. J'ai conduit sans permis pendant de deux ans. J'avais piqué un double des clefs de voiture de ma mère. Dès que l'occasion se présentait, j'en profitais pour conduire. C'était le bonheur de parcourir des kilomètres sur la route.

À dix-huit ans « pile-poil », je suis même allé à l'examen pratique du permis de conduire en voiture, rempli de certitude et d'assurance. J'ai obtenu sans difficultés le fameux « papier rose » provisoire et je suis reparti sereinement, enfin dans la légalité.

Là, j'étais tout le temps sur les routes. Tous les prétextes étaient bons, même pour aller à la boulangerie. Tout me semblait différent, même les paysages de mon enfance que j'observais sur le parcours. La nuit, je retrouvais mes potes, on s'amusait à faire des « rodéos » dans les terrains de jeux, des courses poursuites, on adorait faire crisser les pneus. Je crois qu'on se prenait pour les rois du monde !

La route a ses règles et ses codes que j'adorais transgresser, en évitant de me faire arrêter. Je roulais

toujours très vite, confiant en ma maîtrise du véhicule. J'accélérais et freinais brutalement face aux obstacles, une vraie conduite sportive !

Dépasser largement la limitation de vitesse avec une voiture puissante à plus de 240 km/h, c'est une sensation indéfinissable. Il a fallu que je provoque deux accidents de la route, sans gravité heureusement, et que je me retrouve avec quelques points en moins pour me calmer un peu.

Aujourd'hui, j'essaye de rouler plus prudemment et je repère tous les radars. Je ne voudrais pas perdre ma liberté de conduire. Sillonner les routes me procure bonheur, détente, évasion et extase. Lorsque je ne sais pas quoi faire le dimanche, ou simplement quand je suis énervé, une seule idée me vient en tête : prendre la route, décompresser, me défouler, rouler au hasard et découvrir de nouveaux horizons.

La route, c'est le seul vrai moment où on peut être indépendant. Pouvoir mettre du rap à fond la caisse. Avoir son propre univers, sa machine à fuir le quotidien. C'est sensationnel ! Non ?

Clé n° 6

LA ROUTE ET SES TEMPS

« Quand c'est urgent, il est déjà trop tard. »

TALLEYRAND



© Sherpaa

Vitesse limitée

Impatience. L'embouteillage.

Gilles,

Retour d'Italie. Nous sommes partis pour rentrer vite. Comme toujours. Jusqu'ici tout va bien. Au loin des feux de position nous alertent pourtant. Je repense à la prophétie de Fellini : la fin du monde commencera par un embouteillage. Pour l'instant seule la vitesse est menacée. Seule la soirée est compromise. Nous prenons place dans l'accordéon. Il respire et nous impose son rythme. C'est lui qui décide. On s'arrête et on bouge quand la bête le veut bien. Je maugrée. J'espère encore le miracle. Un dégagement au hasard d'un tournant et c'est l'horreur. Terrible constat : le serpentin s'étire à l'infini en montant vers le Saint-Gothard. Et le lecteur de CD qui s'entête à ne pas vouloir répondre. Se brancher sur la radio pour entendre égrener pour la énième fois la liste des membres du gouvernement Berlusconi II. Sur le bas-côté un homme et son chien nous dépassent. « Wasserbelt Schlafcenter » peut-on lire sur la camionnette de droite où un mannequin allongé dans le foin nous aguiche. Je suis crevé. Il faudra que je nettoie les restes de sandwichs et les poubelles qui gisent sur le siège arrière dans un improbable duel. Rétrécissement à 700 mètres. Fin d'autoroute. Un panneau nous nargue : limitation à 60 km/h. Que de papiers, bouteilles vides, paquets de cigarettes ou emballages de friandises sur le bas-côté ! Un trognon de pomme sur un arbrisseau noirci par la pollution. Tunnel à 500 mètres. Maintenant c'est un kayak qui nous dépasse. À la radio, Julien Clerc rêve d'un nouveau big-bang. MOÛ AUSSI ! Je voudrais « échanger ma peau de civilisé contre la peau d'un ours mal léché ». Je finis une bouteille de jus de fruit multivitaminé. En face, ils foncent et nous narguent certainement. Le soleil se couche. Il n'y aura pas de soirée. Pire, la nuit est désormais compromise. Suis épuisé. J'envie les propriétaires de camping-car. Zürich : 143 kilomètres. San Gottardo : 17 kilomètres. Ouf ! L'horizon se dégage. On respire. Quelques kilomètres de

*bonheur. Un chapelet de points rouges au loin...
L'enfer à nouveau. C'est sûr, demain j'achète un
camping-car.*

*Luc
Sortie du tunnel
2006*

La route a ses rythmes

Comme la ville, la route a ses rythmes. Par vagues successives, on s'y jette, on rentre dans le tuyau. Il y a d'abord les migrations alternantes quotidiennes domicile-travail qui matin et soir créent des pics de trafic à l'entrée et à la sortie des agglomérations.

LES GRANDES TRANSHUMANCES

On connaît aussi les transhumances du week-end des grandes métropoles vers les zones vertes plus éloignées. Depuis la RTT, les premiers départs sont observés dès le jeudi. « *C'est jeudredi* » nous avait un jour glissé un facétieux chauffeur de taxi parisien. Chaque année, on n'échappe pas aux merveilleuses transhumances des vacances. Un des moments préférés est le fameux chassé-croisé des juilletistes et des aoûtistes qui fournit aux journalistes débutants l'occasion de toucher du « marronnier ». Six cents kilomètres de bouchon. Ça se fête. On a toujours imaginé les deux tribus se dévisageant à travers la vitre dans les bouchons : l'une composée d'individus tristes et bronzés ; l'autre composée d'individus blafards mais souriants. En septembre, on remettra les compteurs à zéro. Caravanes, camping-cars, fourgons, J 5, Transporter transformés. Peu importe, les rivaux sont sortis des garages, ont quitté les emplacements d'hiver pour s'exhiber sur la route des vacances. La maison se transporte sur la route jusqu'aux limites : J 5 à ras bord avec chargement sur le toit, planches à voile, VTT et caravane derrière. L'attelage ne ressemble plus à grand-chose sauf à un danger. Dernier souvenir d'une catégorie de modèles personnalisés en voie de disparition : une BX traînant ce qui avait dû être l'arrière d'une R 4 transformé en remorque.

DES RYTHMES IMPRÉVISIBLES

Si autrefois ces rythmes étaient prévisibles, désormais même le rusé Bison futé ne retrouve plus ses petits. Les publicitaires peuvent toujours continuer à découper le journal télévisé en morceaux et multiplier les émissions d'information sur l'état de la route, du trafic et de la pollution. Nos mobilités ont retrouvé une part d'aléatoire et de liberté.

La route a ses temps d'attente et ses oasis

La route, le chemin, les transports, les voyages créent naturellement des moments d'attente, des sas, espaces-temps particuliers et lieux de nouvelles sociabilités. Ils sont des chaînons singuliers dans le système de mobilité qui permettent aux individus de se re-synchroniser avec d'autres ou avec le temps du réseau. Vous les intégrez à votre parcours ou vous tentez de les réduire selon que vous soyez en temps libre ou en temps contraint. L'homme pressé cherche à les comprimer, à les supprimer. Mais ils résistent encore en des lieux particuliers : les arrêts de bus, les gares, les stations.

L'ATTENTE DU TRAIN SUR LES QUAIS

C'est aussi le temps de la séparation avant le temps du trajet qui permettra le deuil ou renforcera l'érotisation du demain. On arrive en moyenne 30 minutes avant le départ du train, un temps qui intéresse de plus en plus les commerçants qui s'installent dans les gares. De quoi composer tranquillement son ticket et dépenser son argent plutôt que de faire les cent pas. Amoureux transis ou parents inquiets, on vivra aussi le moment du départ les yeux un peu voilés guettant derrière la vitre le petit signe de la main qui rassure.

L'ATTENTE DU BUS

On se retrouve quelque part sur une route de campagne, dans la rue d'une métropole sous un abribus design ou un abri de fortune en bois, seul ou avec d'autres. Jamais vraiment rassuré. On a beau relire dix fois le bout de papier jauni des horaires, se repérer sur la carte quand elle existe... Dès que le bus a du retard, on doute, on s'enquiert auprès des compagnons d'infortune. Dans certaines villes, des écrans indiquent utilement les temps d'attente. Stéphane Chevrier et Stéphane Juguet ont décrit avec talent les habitudes et les comportements de ces usagers des transports. Dans tous ces lieux, on piétine, on tourne en rond, on joue avec le laisser-passer, ticket, carte d'embarquement, au risque de le détériorer ou de le perdre.

L'ATTENTE DE L'AVION

L'avion se mérite. C'est ce qu'on pourrait comprendre en observant toutes les contraintes du sas. Il faut d'abord se rendre à l'aéroport. Les transports en commun souvent inadaptés vous obligeront à des zigzags chronophages qui finiront par vous pousser dans les bras des taxis et par entamer vos économies. Vous voilà enfin dans une de ces modernes cathédrales pour lesquelles les architectes rivalisent d'imagination. Il y a ensuite le guichet de la compagnie où retirer les billets. Mais mieux vaut s'y prendre à l'avance. Ensuite, c'est la queue devant les comptoirs d'enregistrement. Chacun est orienté en fonction de son statut : abonnés, classe affaire ou classe économique. On peut observer ici le frottement entre différentes figures du nomade : le cadre pressé en costume et attaché-case léger qui rejoint un de ses bureaux virtuels quelque part dans la capitale et le travailleur immigré chargé de paquets qui retourne vers sa famille ou son village d'origine les bras pleins de cadeaux. Des temps, des cultures, des modes de vie se frôlent sans vraiment échanger et se connaître. Ils se retrouveront dans un nouveau barrage, le

portique de sécurité. Ils croiseront les salariés des sociétés de sécurité qui n'emploient plus que des minorités visibles comme il y a quinze ans aux États-Unis. Entre les deux, il faut s'asseoir à nouveau et attendre avant de s'engager vers l'embarquement. Se retrouver coincé dans le bus ou dans la passerelle sans toujours comprendre la logique ni la logistique. Dernier contrôle des billets par l'hôtesse qui vous indique votre siège comme si vous ne saviez pas lire, comme si l'organisation de l'avion était aléatoire. Enfin, le mastodonte décolle. Avant, vous avez encore droit à une dernière démonstration du gilet de sauvetage, essentiel dans un trajet Paris/Clermont-Ferrand. Les routes du ciel se méritent.

N'ayez pas peur ! Vous ne serez pas seul au cours de ce voyage. L'industrie et le commerce vous fourniront les béquilles qui permettront de supporter le transfert : le journal quand il en reste, les barres chocolatées, le téléphone ou l'ordinateur portables. Autant de cache-misère et de bulles pour s'extirper du cadre, poursuivre son travail ou se rassurer de l'ailleurs. Pourtant, on peut encore se laisser embarquer dans la chaleur d'une rencontre. Un jour au bar de l'aéroport de Bruxelles nous nous sommes surpris à chanter à haute voix avec des comparses belges.

L'ATTENTE DU TAXI

Ailleurs qu'à Paris où la recherche de taxi est un sport local où tous les étrangers ne gagnent pas, il vous faudra à nouveau faire la queue à une station.

Sortie de gare ou d'aéroport, vous revoilà dans la queue, observant les stratagèmes de celles et ceux qui sont toujours plus pressés que vous. Arrêtez-vous un instant et vous verrez que jeunes et vieux rivalisent d'astuces pour vous dépasser. L'endroit le plus risqué est sans doute entre la file et les taxis. C'est là que les intrépides se risquent à nouveau à une nouvelle manœuvre et gagnent parfois.

D'AUTRES LIEUX ET STRATÉGIES D'ATTENTE

Il existe d'autres lieux pour d'autres attentes. Ceux des rendez-vous, ceux où à pied, vous ralentissez pour attendre vos camarades retardés ou ceux où eux vous attendent. Il y a aussi ceux où vous vous êtes donné rendez-vous. Sur une place, au coin d'une rue, devant un monument, dans un café. Toujours la nécessité de se re-synchroniser, de remettre les pendules à l'heure. Il y a aussi les stratagèmes qui permettent de provoquer la rencontre, l'intérêt de l'autre dans l'attente. Dans une randonnée, resserrer ses lacets permet d'attendre un peu, de souffler aussi. Les blessures, une ampoule, une foulure en sont d'autres. On peut aussi remplir sa gourde...

INCIDENTS

La route est rarement un long fleuve tranquille. Incidents, accidents retardent notre progression : neige, pluie, relief, pannes d'essence, grèves, embouteillages, convois militaires ou gendarmes couchés. De nouveaux temps d'attente s'imposent parfois au hasard d'un incident, d'un grippage quelconque dans le système de mobilité. Les services d'urgence, les sociétés de services s'accrochent à ce marché lucratif. Les systèmes de transport les plus huilés connaissent leurs défaillances. Les clients capricieux, les limites de la technique, les conflits créent d'autres attentes.

À pied, en groupe, la machine humaine n'est pas à l'abri d'un incident, une ampoule, une cheville foulée, une insolation capables de ralentir le groupe et nécessitant un arrêt.

En avion, ces incidents sont désormais quotidiens. « *Arrivée trop tardive de passagers sur un vol en transit* » s'essayaient les hôtesses sur le même ton anesthésiant. Plus grave, le fameux « *en raison d'une grève intempestive des personnels au sol...* ». Vous complétez aisément. À coup de recherche d'un nouveau créneau de décollage, les minutes d'attente

peuvent devenir des heures. Nous l'avons vécu dans un avion trop rempli d'un matin d'hiver à Strasbourg. Il a fallu toute la patience et les capacités de persuasion du pilote passant dans les rangs avec son micro pour demander aux passagers non pressés de bien vouloir descendre. Pathétique et chronophage. Une autre fois, on a préféré prendre les devants et nous proposer de l'argent pour prendre le prochain vol... Nous avions pourtant réservé. On appelle cela le *surbooking*.

En train, l'arrêt sans raison au milieu de la voie est devenu courant. Des jets de pierre sur la locomotive, un suicide annoncé en termes technocratiques – prononcer « Incident de personnes » en langage SNCF –, ou le gel peuvent provoquer l'arrêt. « *Mesdames et messieurs. Suite à des personnes sur les voies, notre train circule en marche prudente* » a-t-on pu entendre récemment dans un faux TGV roulant vers l'Est. Une manière de nous préparer à une bonne heure de retard. Mais on est si bien dans des sièges « *designés* » par Christian Lacroix. Ces retards sont d'autant plus inadmissibles que les raisons et les délais ne sont pas expliqués. Il faudra encore attendre et supporter l'insupportable crépitement des portables et les interprétations à voix haute de chaque passager à ses proches.

En voiture, on n'évoquera pas l'attaque de la diligence même si certains voyous sont désormais capables de vous sortir de votre propre voiture aux feux rouges. Rappelons-nous plutôt des intempéries, de la neige, des inondations, des bouchons pour travaux et des séries d'incidents qui marquent la vie d'une automobile. Dernier en date : la mort du moteur d'essuie-glaces un jour de pluie sur l'autoroute.

LIEUX D'ARRÊT ET DE STOCKAGE

Comme les sites militaires, châteaux, citadelles, les lieux de stockage, d'attente sont parfois de magnifiques endroits ou des zones de désolation. Le port est le lieu de promenade par excellence. À la belle saison,

les estivants aiment pousser jusque-là pour une promenade. Le seul nom évoque les cliquetis des mats, le bruit des vagues contre les coques et l'odeur de vase. Les bateaux s'alignent le long des pontons comme pour une revue militaire, ou une déclaration au fisc quand on s'intéresse au coût des objets. Espace stérilisé, ode au dieu bitume, le parking est moins romantique. Il s'étire sur des kilomètres et des kilomètres, complément obligatoire des lieux d'habitation, de travail, d'approvisionnement ou de loisirs. Souterrain, il est souvent glauque et inquiétant. À Cronenbourg, près de Strasbourg, le dépôt de bus a pris des airs de campement avec une architecture de bâches blanches. Ailleurs, certains de ces dépôts ont parfois été la cible des jeunes de banlieue en révolte. Le tarmac de l'aéroport est une étendue désolée striée de voies de circulation aux règles inconnues pour les non-initiés sur laquelle circulent des engins étranges et monstrueux qu'on ne voit nulle part ailleurs : passerelles géantes, bus à hauteurs réglables (...). De loin en loin chaque compagnie a rangé ses avions comme dans un garage miniature pour enfants.

LIEUX INTIMES

Des efforts ont sans doute été faits, mais sous le soleil d'août, dans les toilettes implantées sur les aires d'autoroute, l'odeur d'urine reste difficilement supportable malgré la présence de « boules odorantes » qui devraient pourtant vaguement nous rappeler la fraîcheur d'une prairie ou la douceur d'un champ de lavande.

À voir l'état des toilettes et malgré le ballet des femmes de ménage qui alignent désormais consciencieusement les croix sur les plannings affichés aux portes, nous sommes en droit de nous interroger. Difficile de croire que l'endroit puisse être fréquenté par les mêmes êtres humains que ceux que nous croiserons ou doublerons quelques minutes plus tard au volant de leur véhicule. Face à l'ampleur du carnage, on préfère imaginer l'attaque d'une horde de sangliers égarés d'un champ

de maïs voisin. Tout sauf de l'intimité dans de tels lieux. Pour celles et ceux qui ne supportent pas le mélange intimité-promiscuité, il reste les sous-bois. Suivre la farandole des papiers roses et les essaims de mouches. Difficile de s'isoler, on se retrouve tous aux mêmes endroits. Comme d'autres sans doute, nous avons noté que les endroits pour changer bébé ne sont plus seulement dans les toilettes pour femmes ; des locaux à part sont de plus en plus souvent installés permettant aux hommes de participer à l'exercice. Les plus observateurs ont pu constater les évolutions de l'espace lavabo. La serviette en coton a depuis longtemps cédé la place à la serviette en papier elle-même remplacée par le sèche-mains. Le robinet à vis a été remplacé par un robinet à bouton-pression puis par un détecteur à infrarouge. La savonnette a été remplacée par du savon liquide. Il s'agit sans doute d'éviter le contact, même indirect, avec l'autre. Aux toilettes, les protections de siège qui faisaient encore sourire il y a peu se banalisent.

ABANDON

La route est aussi un lieu d'abandon, d'attente définitive et sans espoir. Chaque année, 60 000 animaux domestiques sont abandonnés lors des départs en vacances. On a trouvé beaucoup de ces animaux de compagnie sur les aires d'autoroute, libres ou entravés mais dans tous les cas, condamnés. On ne peut croire à un moment d'égarement même si on se souvient des anecdotes sur des bébés ou des parents âgés oubliés au bord d'une route. C'était pourtant pire il y a un quart de siècle avec 400 000 abandons. Depuis, les campagnes de sensibilisation semblent avoir porté leurs fruits.

La route a ses lieux d'échange

Le lieu d'attente peut devenir lieu d'échange. C'est le cas des stations-service sur les aires d'autoroutes,

de la salle d'embarquement ou du café dans l'aéroport. Lieux à part, les gares méritent qu'on s'y arrête un instant. Dans ce lieu romantique par excellence, l'attente devient art. L'autre va apparaître au bout du quai, promesse de bonheur. Mais avant, il faut ronger son frein. Mais depuis peu, le marché a décidé de s'occuper de vous. Le décor est planté, le centre commercial sur voies vous attire déjà avec ses pièges. Attention, à force de sollicitations, vous en oublieriez presque l'autre déjà arrivé et désespéré de votre absence. Voyons un peu ce qui vous attend désormais dans les gares...

DES GARES EN EXEMPLE

La gare de Lyon est l'une des plus belles de Paris. Montparnasse, avec ses escalators donnant directement sur le parvis et ses baies vitrées, propose une vision postindustrielle d'un monde violent. Ce n'est qu'un lieu de passage froid, balayé par le vent mais peuplé d'oiseaux. Les deux gares au nord de Paris, celle de l'Est et celle du Nord, commencent à se civiliser, surtout la seconde, même s'il est toujours aussi difficile de trouver le parking, la municipalité préférant privilégier la desserte en métro ou en RER. Malheur aux banlieusards dont le TGV pour Bruxelles part vers 7 heures ! La gare d'Austerlitz semble rétrécir au fur et à mesure du développement du nouveau quartier qui l'enserme. Saint-Lazare ressemble plus aux gares de Versailles qu'elle dessert, qu'à une gare de grande métropole. La gare de Lyon, c'est autre chose. Du nouveau pont Charles de Gaulle qui traverse la seine, vous découvrez ce Campanile, coincé entre deux immeubles de verre qui vieilliront mal. La tour Gamma, où se trouvent encore la boutique de l'Insee si importante pour les économistes, et la société de conseil Algoë, si nécessaire aux responsables de collectivités locales, jure avec sa couleur noire. Si vous venez de Bastille, la vue sur la gare se découvre au long des courbes de la rue. Sur le trottoir de gauche, juste avant de traverser, se trouve un autre monument parisien, la brasserie « l'Européen », vraie brasserie parisienne, avec ses

plateaux de fruits de mer et ses serveurs peu aimables. Le lieu peut concurrencer « le train bleu » de la gare de Lyon avec son style rococo et sa superbe hauteur sous plafond. Dans de tels lieux, l'attente devient délice.

VU AILLEURS

Dès les années 90, les Allemands avaient développé un concept de centre commercial avec accès aux voies ; pour la gare de Leipzig avec ses dizaines de milliers de mètres carrés de commerces, celle de Cologne avec son offre culinaire et celle de Hambourg avec sa double allée commerciale. La gare Saint-Lazare, idéalement placée dans un des cœurs commerciaux de Paris avec les galeries Lafayette et le Printemps, aurait pu être l'exemple français mais la SNCF a voulu garder le temple loin des marchands. Les Britanniques et les Japonais font tout le contraire. Chez les premiers vous trouverez un pressing pour le linge sale que vous pourrez récupérer le soir sous plastique et un fleuriste pour vos rentrées de pub tardives. Au Japon, les gares sont des lieux captifs de consommation : magasins de jouets, librairies, restaurants, business-centers, cafés Internet, hôtels, salles de spectacles. La gare de Kyoto est la plus complète.

CENTRE COMMERCIAL

Malgré le dogme, la SNCF bouge et la gare de Lyon entre en mutation. Le parking Méditerranée, dont l'accès reste encore complexe, est un bonheur pour le Parisien habitué aux parkings étroits et mal éclairés. Ici tout est dans la hauteur sous plafond et dans les couleurs différentes selon les étages où vous vous trouvez. Les ascenseurs sont transparents, et... propres. La gare elle-même s'est transformée. De nouvelles boutiques se sont glissées sous la superbe fresque des paysages de Paris à Marseille. Les guichets ont été relégués sur le trottoir devant la gare, ce qui n'a pas été sans conflits avec les syndicats,

mais le chiffre d'affaires de la gare et de ses commerces est devenu un des facteurs de revenus. Alors vive Séphora, Virgin ou Payot qui se développent au sein des gares et des aéroports ! Et bravo pour les bancs. Le client captif n'a plus qu'à se promener dans ce centre commercial déguisé en gare, flâner et se laisser séduire. Le client SNCF, mais pas seulement. Nombreux sont les riverains attirés par ce lieu de vie et qui vont y acheter leurs journaux, leurs cigarettes, voire simplement prendre un café en regardant partir les trains. Enfin, la gare remplit une autre fonction dans les moindres villages où les trains vont encore, ou tout au moins où le bâtiment voyageurs subsiste comme le disent les cheminots. C'est un des derniers endroits de nos villes où vous pouvez connaître l'heure, qui s'affiche sur la façade.

GARES TGV

Le TGV fut un prétexte unique pour reconstruire de nouvelles gares en France (ce qui n'avait pas été fait depuis plus d'un siècle), en faisant porter une partie de la facture par les collectivités. La visite d'un de ces nouveaux lieux s'impose. 2 h 11 après votre départ de la gare de Lyon, vous arrivez à Valence TGV, sur la commune d'Alixan au cœur de Rovaltain, pour Romans/Valence/Tain. Ici se dresse une gare exceptionnelle puisqu'elle n'est pas uniquement réservée aux TGV comme ses sœurs du TGV Méditerranée, mais permet la connexion entre TGV et TER de la région Rhône-Alpes. Les quais 3 et 4 sont réservés au TGV, les 1 et 2 aux TER. Mais attention, la gare est construite en pente douce, avec un superbe parquet en bois... glissant. En débarquant du TGV, vous devez emprunter un long escalator, puis aller tout au bout de la gare, et redescendre vers les voies TER. Pas simple. Plus de deux millions de passagers ont déjà été séduits. De Valence TGV, vous accédez à Lyon en moins de 30 minutes, à Marseille en une heure, à Lille en 3 h 22. Cette gare équipée wi-fi dispose d'un kiosque à journaux vers l'accès aux quais TGV avec une représentation du comité départemental du tourisme et de quatre guichets SNCF. Un espace

toilette payant est à disposition. Un immense parking, entouré de grilles, enserre l'ensemble qui a coûté 430 millions de francs, soit plus que celle d'Avignon (310 millions) ou Aix-en-Provence (350 millions). La SNCF et RFF ont déboursé 267 millions, le conseil général de la Drôme 33 millions, et le conseil régional Rhône-Alpes 130 millions de Francs. Certes cette gare n'est pas au centre-ville de Valence. Il vous faudra prendre soit le train, soit le car, soit la voiture pour découvrir les nouveaux boulevards. Certes il a fallu attendre plus de dix ans pour que les acteurs locaux comprennent tout l'intérêt de l'infrastructure. Certes enfin la gare vieillit déjà mal. Mais aujourd'hui, la volonté politique est là. Les projets se multiplient pour faire de ce site un pôle économique à part entière. Et dans cette gare, on vous servira un bon café dès le petit matin. Qui dit mieux ?

GARES DE BANLIEUE

Aujourd'hui, les gares ne sont plus seulement des bâtiments ouverts sur les voies mais des pièges à consommateurs oisifs. Le phénomène touche aussi les gares de banlieue. Le trafic des trains grandes lignes qui desservent la France et l'étranger s'élève à 320 millions de voyageurs alors que le trafic Île-de-France se monte lui à 572 millions. Si la gare de Cologne voit passer 250 000 passagers par jour, la gare de Châtelet/Les Halles en compte plus de 400 000. Là aussi, les marchands ont investi la gare et se concentrent non sur les habitants du quartier mais sur les voyageurs. Ici pas de boutique de luxe, les clients sont banlieusards. Ne croyez pas à des gens seulement pressés qui courent après leur métro ou leur RER. Ici aussi, la « salle du Flipper » au sous-sol, appelée ainsi pour ses poteaux qui cachent l'accès direct, grouille de voyageurs oisifs, en attente et donc en capacité d'acheter. Les décideurs l'ont compris. Les gares sont devenues des centres de ressources où le client est fiché, suivi. Dans les gares britanniques, les gestionnaires des boutiques se sont même dotés de logiciels permettant de suivre le cheminement des piétons dans la gare. Les responsables publicitaires

savent exactement quel type de catégories sociales professionnelles passe devant leurs panneaux et à quelle heure. Les chiffres sont tellement importants qu'ils restent secrets. En France, si des gares sont mises aux normes (normes NF), si des classements des meilleurs emplacements existent afin de les louer au meilleur prix, il n'est pas encore possible de déjà savoir exactement combien rapporte votre attente.

Qu'importe, vous étiez un usager de la SNCF. Sachez que vous êtes désormais un client. De votre entrée dans le parking de la gare à votre destination finale, vous pouvez profiter de ce nouveau statut. Après ce coûteux intermède, n'oubliez pas d'aller retrouver l'autre que vous étiez venu chercher, et qui erre sans doute. À moins que...

Bruno, 52 ans, médecin et jogger.
« La course à pied, c'est sur la route. »

La route pour moi c'est la course à pied. Je cours depuis une quinzaine d'années à raison de 70 kilomètres par semaine environ. Je cours sur route car dans la région de montagne où j'habite, il y a peu de chemins praticables en dehors. La course sur route est une aventure intérieure.

C'est un défi. Plus les kilomètres filent, plus tu oublies tes problèmes pour te concentrer sur la route. Ton cerveau se connecte directement au macadam. Je n'ai jamais eu la même sensation en forêt, dans les champs où tu fais plus attention à l'environnement, au paysage. Sur route, tu ne penses qu'à l'effort que tu fais, tu essaies d'enrouler. Ton approche de la route est totalement différente de ce que tu peux ressentir en voiture où tu circules sur un beau tapis d'asphalte noir. À pied, tu découvres les impuretés, tu t'attaches à ce que tu as sous les pieds, aux imperfections : le goudron fissuré, les déchets — papiers gras, mégots, paquets de cigarettes. Tu te laisses engourdir. Tu essaies d'avancer. C'est comme une drogue. Le vélo donne d'autres sensations comme la moto que j'espère bientôt pratiquer sur les routes de montagne ou dans le désert.

Clé n° 7

LA ROUTE ET SES OUTILS

Voie sans issue.

PANNEAU ROUTIER RÉALISTE



© Sherpaa

Alexandrie, Alexandra

Intermodalité. Immediate Boarding.

Gilles,

Ça y est. Me voilà enfin coincé dans mon siège. Peu importe la compagnie. Ici c'est Alitalia « du groupe Skyteam » pour ceux qui collectionnent les Miles. Deuxième avion de la journée. Nous quittons Milan. À bord, personne ne regarde plus la démonstration des consignes de sécurité et l'hôtesse qui perpétue les traditions. D'ailleurs c'est un steward. On se reportera avec bénéfice à la brochure de l'ATR « for your safety ». Ça y est. On ne traduit même plus en italien ou en français. On passe tout de suite à l'anglais. Sous l'avion les Alpes et des plaques de neige qui subsistent en altitude. Devant vous, dans la pochette, un sachet de papier « au cas où ». La publicité s'infiltré jusque sous le paquet : « Xama mina allonga letue vacanze » ; « Per orgai tipo diç mal di viaggio ». L'hôtesse passe dans les rangs. Il va falloir choisir entre coca, jus d'orange et café. Ne pas se plaindre. Il y a au moins quelque chose à consommer, pas comme sur les compagnies espagnoles où tout est payant. C'est la dînette. Café dans les tasses en plastique. Petit sachet plastique avec le sucre, la cuillère et une serviette en papier. Pot de crème à part et « Fazzoletta rinfrescante » pas loin. Avec les compliments d'Alitalia.

Je jette un œil dans la brochure des produits vendus à bord. Eaux de toilette pour hommes et pour femmes, crèmes anti-âge, exfoliants, pendentifs en verre, colliers de perles, bracelets, montres mais aussi portefeuilles, cravates, sacs à main, stylos et lunettes de soleil. Toute la panoplie du nomade urbain.

Le steward a dû se laisser impressionner par mon air sérieux. Me voilà investi d'une mission : répondre à un questionnaire « questionario sul gradimento dei servizi Alitalia ». C'est pas beau la vie ? Je balance entre vérité et respect du sympathique personnel. Difficile pourtant de ne pas réagir sur la ponctualité aléatoire. Quelques questions plus tard, j'arrive déjà près de Lyon. Un paysage de prairies et d'étangs. Je pense au film Les enfants du marais et à un mode de

vie disparu. Décidément aujourd'hui tout est bon à nostalgie. On ne doit pas beaucoup se baigner dans ces pièces d'eau si j'en crois le nombre de taches bleues des piscines qui égalaient les jardins des lotissements. On voit des fermes carrées énormes et même des châteaux de-ci de-là. Le temps de tourner la tête et nous voici au-dessus d'une zone d'activité. Lyon au loin, le Rhône qui serpente. Après les piscines, les arrosages des cultures en plein soleil. Midi. Il n'y a pas d'heure pour le « développement durable ». Décidément, seuls le logo de la compagnie et l'encre de mon stylo sont encore verts. Il me faut remettre le questionnaire dans son enveloppe. Le gentil client a même laissé son e-mail. Spam garanti.

Débarquement à Satolas, tentative d'enchaînement direct sur le TGV. Une heure d'attente dans une gare de béton sculpté. Et toujours la même question face à ces architectures contemporaines. Comment l'ensemble va-t-il vieillir ? Entrée dans le TGV. Dans le wagon calme chacun s'affaire, plonge dans un livre espérant que vous ne viendrez pas perturber l'intimité et l'équilibre de l'endroit. D'un côté Les frères corses d'Alexandre Dumas aux Éditions de l'Aube ; de l'autre, Fortune de Joseph Conrad. Au milieu, votre serviteur en pièce rapportée. Changement de train à Veyne pour un corail. Puis le bus de Veyne à Digne. Le LER vous attend sur le parking à la sortie de la gare. Une jolie brune, la quarantaine, conduit le bus. Paysages magnifiques « avé » l'accent. Cours d'eau en fond de vallée, falaises calcaires, ciel bleu. Chaleur tropicale dans ce bus aux appuis-tête et rideaux mauves. Cinq personnes. Des femmes. Une heure trente sans climatisation, et nous voilà dans un café de Mallemaison, peu avant Digne-les-Bains. Derniers kilomètres en voiture jusqu'au havre de paix du Colombiers. Quelques mètres à pied. Intermodalités. Je m'écroule.

Luc
Le Colombier
Juin 2006

La route a ses véhicules

LE PIED

Marcher c'est prendre la mesure de l'espace et la mesure de soi-même. Le pied bat la mesure. Il est la mesure. On prend son pied. On les met parfois dans le plat. On peut aussi rouler comme un pied même si l'image paraît improbable. On rêve parfois d'avoir le monde à ses pieds mais on finit tous les pieds devant et six pieds sous terre. Avant la sanction finale, on en aura cassé des pieds ! Parfois même on aura voté avec les pieds. On se sera bien amusé : pied de nez à la vie. C'est à pied que l'on dépeint les prophètes prêchant sur les chemins et que l'on imagine les traversées du désert et les grands hommes émergeant de l'épreuve.

LES CHAUSSURES

Citadines ou campagnardes, elles sont les compagnons de nos vies. On ne s'en sépare que pour dormir, nager, ou marcher dans le sable. Indispensables, elles habillent et finissent un costume. Elles camouflent des extrémités parfois bêtes comme des pieds. En version sport, elles atteignent des coûts incroyables qui doivent au moins permettre à leurs propriétaires de voler. Certains mouvements tentent de se séparer des chaussures ce qui nous vaut de belles images de « néo-babas » ou de « bobos » slalomant pieds nus entre les crottes de chiens.

LE VÉLO

Longtemps décrié, délaissé par l'ouvrier passé à la voiture, le vélo semblait réservé à d'autres peuples vivant en pays plat. On célébrait chaque année les forçats carburant au « pot belge » sur les routes du beau pays de France sans vraiment faire le lien avec

une pratique quotidienne de la petite reine. Il y avait bien quelques clubs de cyclotouristes préretraités... La monture est désormais tendance. Le VTT a profité des RTT. La France se couvre de pistes cyclables où s'égaie le peuple des nouveaux cyclistes du dimanche. Finies les chevauchées le long des routes de notre enfance. Le marché de la bicyclette s'emballa, les vélo-stations fleurissent. Le vélo s'affirme comme un maillon fort dans la chaîne des transports. L'engin se décline dans toutes les gammes, du superbe hollandais au mini-vélo pliable en passant par des versions électriques. Passés le week-end et les beaux jours, la pratique quotidienne reste marginale. À la capitale, il faut encore un sacré courage pour enfourcher l'engin et slalomer casqué entre les voitures. Ne pas dérailler. Un temps envahissantes, les trottinettes sont déjà passées de mode, remisées au placard d'où les commerçants et autres publicitaires finiront bien par les ressortir.

LA VOITURE

C'est la star de la route. Elle a ses magazines, ses salons et ses fans. On guette ses sorties, ses nouvelles robes. On l'appelle par son prénom même si certains la traitent de drôle de numéro. Elle est aussi la bulle, le refuge. Mieux qu'une coquille, un prolongement, une projection de soi, de son statut, de tout son être parfois. Affirmation bruyante et voyante dans le présent. J'existe. Ici et maintenant. Dans la rue, sur le trottoir, sur les parkings ou dans les garages, la voiture s'affirme encore. En ville les 4 x 4 affrontent les petites urbaines. Sur les routes, les berlines allemandes règnent sans partage et les françaises se contentent désormais du milieu de gamme.

LE TAPIS ROULANT

A priori, c'est la vraie bonne idée. L'outil devrait être généralisé dans nos villes, accélérant nos déplacements et élargissant notre zone d'influence. Dans sa

version normale, on le croise surtout dans les aéroports et les gares. Dans un surcroît de vitesse on glisse sans effort à la vitesse du pas et on se fait bousculer sur la gauche par des individus encore plus pressés que nous. Son petit frère, l'escalier roulant, a la mauvaise habitude de tomber en panne au moment où on l'aborde chargé de marchandises. Quand il fonctionne un bruit métallique s'en dégage parfois qui fait grincer des dents. Son grand frère, le trottoir roulant, affiche des vitesses impressionnantes et semble promis à un bel avenir.

LE TRAIN EXPRESS RÉGIONAL

On l'avait quitté Micheline rouge et jaunâtre serpentant dans la campagne, on l'a retrouvé mini-TGV gris et bleu avec ambiance RER. Grâce aux opérateurs de téléphonie mobile, le train est désormais cet endroit bruyant où des gens en retard donnent des conseils à leurs proches sur l'entrée de la gare, transmettent des recettes de cuisine, racontent à leur correspondant le déroulement d'une soirée à laquelle ils ont participé, s'inquiètent de la météo ou se vantent de leurs derniers exploits amoureux. Le tout en direct. Mieux que la télé-réalité. C'est l'endroit où nous oublions rarement nos boules Quies. *A contrario*, c'est aussi le dernier endroit où la fameuse excuse du « ça coupe, on passe dans un tunnel » reste crédible.

LE TGV

On l'attend toujours à l'Est mais on l'emprunte ailleurs. Vingt-cinq ans déjà. On espère à chaque fois découvrir un siège avec prise électrique promise au guichet mais le plus souvent on déçante. L'ordinateur portable restera muet. Il faudra squatter la prise des toilettes. Des grands couturiers sont appelés pour le relooker. Les jours de mauvaise humeur on se surprend parfois à le comparer à ses concurrents allemands, italiens ou japonais.

L'ASCENSEUR

C'est sans doute le transport en commun le plus utilisé. Vitré, il autorise des sensations verticales très rares ailleurs sauf à fréquenter les pas de tir de Kourou, Baïkonour ou Cap Canaveral. Le lieu est bien pensé. On s'y recoiffe, on ajuste sa veste, on vérifie le nœud de sa cravate. On y découvre une mine déconfitée mais on peut accuser les néons. On peut aussi y tester les derniers after-shave à la mode. On y kidnappe des airs anciens revisités qui mettront des heures à s'effacer. On découvre que les Français aiment regarder leurs pieds, que certains d'entre eux sont muets, incapables de répondre à un bonjour. Au hasard d'une rencontre on se laisse parfois aller à rêver d'autres transports.

LE TÉLÉPHÉRIQUE

Le premier aurait vu le jour quelque part en Italie, au-dessus de Bolzano. Dans sa version désuète, il nous a souvent transporté certains dimanches d'automne ou de printemps du fond de la vallée aux sommets de Vianden au Grand-Duché de Luxembourg. Photo souvenir garantie au sommet, passage obligé par la brasserie mais vue imprenable sur un paysage de carte postale semblable à une maquette de chemin de fer. Ses petits frères, le télésiège et télési, font recette à la saison du blanc.

LE TRANSPORT EN COMMUN

Le bus est désormais archaïque. On a beau le repeindre, améliorer les arrêts, lui donner à boire ou à manger des choses naturelles, il paraît dépassé, d'un autre temps. Le métro reste un jeu réservé aux grandes agglomérations. Son odeur tenace et ses musiciens demeurent ses marques de fabrique. Après son exclusion, le tramway est revenu en force, transformant les villes et les artères, générant de nouvelles dynamiques. À hauteur du sol il a quelque chose du

tapis roulant. Avantage magique, le serpentин permet de participer au spectacle de la rue et de la ville. Il est spectacle, parfois plus outil de marketing territorial que moyen de transport. Il transforme l'espace public qu'il traverse et entraîne des recompositions économiques et sociales importantes. Retour d'images garanti.

LE SKATE

On le croyait mort, enterré, sacrifié sur l'autel de la mode et des tendances à rotation rapide. Erreur, il est là et bien là. Plus grand sans doute que la planche de nos tendres années lycée, son utilisation est plus aérienne que terrienne. Quand ils ne sont pas interdits, ces engins permettent à de jeunes gens de revisiter une rampe d'accès, des escaliers, voire un monument aux morts, rognant sur les marches, adoucissant les angles. Ultime hommage rarement apprécié à sa juste valeur. Son ami le roller s'est mis à la parade. Il s'affiche en groupe dans les rues de nos grandes villes pour de nocturnes randonnées encadrées par les forces de l'ordre. Il tolère un ancêtre, une vieille branche de la famille, le patin à roulettes qu'une tribu de surfeurs continue à utiliser dans une logique identitaire et *vintage*.

LA MOBYLETTE

Elle a presque disparu de nos routes. On l'aperçoit encore à la sortie d'une vieille usine ou dans les rues d'une capitale africaine au hasard d'un reportage... de guerre. Dans sa robe bleue, elle figure déjà au musée de la route. Il y a longtemps qu'elle a été détrônée par les MBK, les 103, les Ciao, elles-mêmes achevées par les scooters partis des villes mais qui s'attaquent à la campagne.

LES DINOSAURES

Sur les routes de Pologne ou de Roumanie comme au Maghreb on croise encore des charrettes d'un autre temps tirées par des chevaux ou des ânes. Le mélange avec la circulation automobile crée un étonnant contraste mais entraîne aussi de tristes accidents. Il y a plus beau spectacle au petit matin le long d'une route que celui d'un cheval éventré qu'il faut achever.

L'AVION

Il est le seul outil capable de s'attaquer aux lignes ferroviaires à grande vitesse. Mais il est cher, trop loin des centres-villes. Il consomme trop de carburant. On a eu beau nous expliquer, nous n'avons jamais compris comment cette masse pouvait décoller et quitter le plancher des vaches. Mystère qui contribue sans doute à maintenir l'étrange attraction. Dans leurs versions navettes du matin, ces lourds oiseaux emportent les élites de province dans des déjeuners d'affaires à la capitale. L'impression d'une offrande des périphéries au centre. Comment ne pas imaginer les conséquences d'un accident aérien pour chaque économie régionale ?

LE BATEAU

En ville, on ne le connaît souvent que dans sa version barque de pêche, ferry, bateau mouche et « promène-touriste », là où on avait rêvé de *vaporetti*. Bercy l'a fait, mais l'usage reste limité. Dans les villes où subsiste un fleuve, la route aquatique est une belle piste à creuser.

DE PETITS NOUVEAUX

Si la voiture domine toujours sans partage, on a vu apparaître ou réapparaître ces dernières années sur

l'asphalte de nos villes et sur les routes, d'autres outils de mobilité : VTT, planche à roulettes, rollers, trottinette, scooter, quad, voiturette sans permis (...). À chaque tribu son engin. Après le mouton à cinq pattes, on nous promet bientôt la moto ou la voiture à trois roues. À voir.

LA VOITURE A UN COÛT

Tous ces outils de mobilité ont un coût. Celui de l'automobile est rarement pris en compte, l'automobiliste se contentant généralement d'additionner le coût d'achat et l'essence. Un automobiliste français qui roule dans un véhicule essence acheté neuf dépense environ 4 784 euros par an d'après la Fédération française des automobile club contre 7 262 euros pour les gros rouleurs. Un budget moins élevé qu'en Allemagne ou en Grande-Bretagne. Les modèles au gazole consomment de moins en moins de carburant mais ne sont intéressants que pour les gros rouleurs à plus de 15 000 kilomètres par an. Les voitures particulières ont parcouru 398 milliards de kilomètres en 2005 soit autant qu'en 2001 (contre 404 en 2003 et 403 en 2004). La consommation ne cesse de diminuer passant de 30,8 milliards de mètres cube en 2001 à 29 milliards en 2005. Face à la flambée des prix du carburant, l'automobiliste aurait réduit ses déplacements. On aurait des voitures qui consomment moins, des automobilistes qui roulent moins vite et une circulation stabilisée. Les budgets automobile sont différents entre régions. Sans surprise l'Île-de-France – à plus de 5 000 euros – et Provence-Alpes-Côte-d'Azur sont les plus chères tandis que la Bourgogne et le Poitou-Charentes sont en deçà de 4 400 euros. Pour économiser, il vous faudra donc développer le don d'ubiquité : l'essence et l'achat de la voiture sont les moins coûteux dans le Limousin, l'assurance en Bretagne, le parking en Bourgogne et les réparations dans le Nord-Pas-de-Calais.

La route a ses gadgets

PROTHÈSES ET OBJETS NOMADES

Les objets nomades ont envahi notre quotidien. Ils sont de plus en plus petits, comme pour nous permettre de nous évader à tout moment. Ces prothèses nous maintiennent en contact avec un environnement proche ou lointain : téléphone portable, organisateur, ordinateur portable, baladeur, système de navigation GPS... Design de l'exotique. Nos valises et mallettes à roulettes nous transforment en escargots urbains. Nos voitures sont de nouvelles demeures, petites bulles isolées où chacun finit sa toilette, s'essaie à l'opéra ou refait le monde. À l'intérieur de nos maisons, même les meubles sont sur roulettes. Les ventes de vélos progressent. Le *camping-car* a envahi les parkings et le *mobil-home* s'est imposé dans le paysage. Les rollers et les skates ont remplacé le patin à roulettes. Sac à dos, gilet multipoches safari, short et chaussures de marche : pour des randonnées sur les trottoirs des grandes capitales le citoyen s'exhibe en explorateur, croisant ses semblables en costumes médusés. Cette mobilité a transformé la ville.

BOUTIQUES ADAPTÉES

Les boutiques d'aéroport regorgent de ces petits objets et gadgets développés pour notre confort de mobilité : sac à dos, masques de nuit, coussins pour le cou, bouchons auditifs, mais aussi cartes à jouer et jeux vidéo pour les enfants. Sur les aires d'autoroute, les boutiques ressemblent de plus en plus à la caverne d'Ali Baba. Outre les distributeurs automatiques de boissons, c'est le repère du routier et les clichés : savates de route, revues de charme et toute la ribambelle des sandwiches, barres chocolatées, sucreries et autres produits vedettes de la « malbouffe ».

PORTEFEUILLES TROUÉS

Depuis quelques années, les héros de la fête des pères sont nomades. Cendriers en plâtre et coffrets à cigares en carton ont du souci à se faire. Dans la panoplie des cadeaux branchés à offrir à son papa, les magazines nous recommandent d'oublier les cravates à pois et les boîtes de chocolats. La liste des merveilles nomades s'allonge : la clé USB grande capacité « pour terminer son travail à la maison » ou stocker des milliers de photos et des centaines d'heures de musique ; l'oreillette *Bluetooth* à personnaliser ; l'appareil numérique miniature à 5 millions de pixels ; le téléphone GPRS avec appareil photo, lecteur audio, MP3, jeux... ; l'adaptateur TNT pour PC portable afin de vous permettre de regarder vos émissions préférées dans le train, la voiture, le bureau ou à la campagne. On pourra aussi l'utiliser comme radio numérique stéréo ou magnétoscope et programmer à l'avance des enregistrements. Autre nouveauté, un appareil photo qui permet de visionner des vidéos à partir de la clé MP3. Ou les derniers-nés des navigateurs GPS capables d'indiquer le trajet par la voix et sur l'écran sur une carte en 3 D. Mieux encore, pour certains, il suffit désormais de photographier un site pour que le navigateur vous y conduise. À vos portefeuilles.

Jean, 69 ans, chauffeur routier.
« Bien plus qu'un camion. »

Pour nous la route est avant tout un lieu de travail. C'est là que nous gagnons notre croûte. Même s'il fallait différencier ceux qui transportent la viande, le bois, les voitures (...), nous faisons partie d'un même monde. Les routiers sont des ouvriers de la route qui autrefois travaillaient jusqu'à 16 heures par jour. Notre camion est bien plus qu'un outil de travail... une coquille, une seconde maison où nous passons une grande partie de notre temps.

J'ai attrapé le virus de la route avec mon père qui était transporteur. Mineur, blessé à la jambe, il avait abandonné son métier en 1929 et acheté un premier camion pour participer à la construction de la ligne Maginot. Installé à Loudun dans la Vienne pendant la guerre, il a transporté des armes depuis Paris pour la résistance. Il m'a entraîné avec lui sur les routes dès l'âge de quatorze ans. J'ai d'abord fait le trajet Paris/Marseille/Fos ou Le Havre. Ensuite nous sommes allés vers l'Italie et vers le reste de l'Europe. Aujourd'hui nous avons 14 camions tout équipés.

Ce qui m'a plu dans ce métier c'est d'abord les rencontres et l'accueil de la population. Sur la route, on croise toutes sortes de gens : auto-stoppeurs, commerçants, clochards, vacanciers, gens en panne, ou représentants qu'il nous arrive d'aider ou de renseigner. Dans les relais routiers le long de la nationale 33, j'ai croisé Jean Gabin, Johnny Hallyday, Enrico Macias ou Max Meynier. On était les seuls à entrer dans certains lieux comme les usines Renault de Billancourt, les usines Citroën ou les Halles à Paris. À l'époque, on avait même le droit d'aller sur les Champs-Élysées. Tout le monde nous aimait. Il y a même eu des films sur nous et de belles chansons comme celle d'Yves Montand dont j'ai oublié le titre.

Notre monde est spécial. Sur la route, les routiers sont très solidaires. On se tutoie, on s'entraide plus que dans le monde normal, un peu comme les soldats pendant la guerre. Il m'est souvent arrivé de tirer des collègues du fossé. Aujourd'hui c'est interdit. On peut même être condamné pour ça. Un comble.

On se retrouve souvent dans les relais où on a nos habitudes. Même après des années, on finit toujours par se revoir et se reconnaître. Quand on décide de faire grève, tout le monde est solidaire et le gouvernement tremble comme en Maurienne en 1984 où nous avons tenu 17 jours par moins vingt degrés.

En camion, on pense d'abord à l'endroit où l'on va. Il ne faut pas oublier qu'on a de la marchandise pas toujours stable à l'arrière. On écoute beaucoup la radio, ça tient éveillé. On ne réfléchit pas de la même façon quand on roule sur nationale ou sur autoroute, où c'est un peu automatique. On ne peut pas dépasser 11 heures de route sur 24 heures. On roule donc généralement 4 heures 30 et on se repose une heure. On fait des kilomètres sans s'en rendre compte. Quand on roule on a aussi tendance à faire des projets, à se projeter dans l'avenir. On regarde quand même le paysage. Je ne me lasse pas de la traversée du Jura et des Alpes. Une fois à la maison on est fatigué, on se traîne, on déprime un peu parfois.

La vie de famille n'est pas facile. Il faut avoir une femme très compréhensive comme la mienne. On ne voit pas grandir ses enfants. C'est moche. Ma fille avait peur de moi. Pas mon fils, que j'ai rapidement entraîné avec moi sur la route. Ça lui a plu. Il a d'ailleurs repris l'entreprise et est encore plus mordu de la route que son père. Lui comme moi avons parfois envie de tout vendre sauf un camion et de repartir seuls sur les routes.

Entre routiers, nous avons des codes. On essaie de faire attention aux autres véhicules sur la route, d'éviter l'accident car avec nos 40 tonnes, ça peut faire mal. Entre routiers, on se fait des appels de phares, on s'appelle par la CB en cas de danger, d'accident ou de présence de la maréchaussée. Cela vaut pour tous les pays. Chez nous ça fait longtemps que l'Union européenne existe.

Clé n° 8

LA ROUTE ET SES USAGES

Aller et venir vont le chemin peler.

PRÉDICTION VÉRIFIABLE SUR CERTAINS SITES TOURISTIQUES



© Sherpaa

Apprentissage

Enfance. Les chemins de l'école.

Gilles,

On dit parfois dans les dictionnaires que prendre le chemin de l'école, c'est prendre le chemin le plus long. Que la route fut longue et belle ! Ces allers-retours ont structuré notre enfance, créé des sentiers, des routes qui ont permis les rencontres. Liberté conquise pas à pas. J'ai voulu refaire le chemin à l'envers.

Années maternelles. La maternelle était de l'autre côté de la petite ville ouvrière. On l'apercevait de chez nous entre les cités et la forêt. Les voisins se relayaient pour accompagner les enfants. Aujourd'hui on vanterait la démarche citoyenne pour parler de « pédibus ». Je me souviens surtout de la cour immense, des platanes, des batailles entre bandes rivales, des bananes à la récréation et d'un champ énorme derrière le bâtiment où on allait gambader en fin d'année.

Années primaires. Au-delà de la maison, au-delà du cocon familial. La route d'Aumetz et ses dangers... les voitures qui accélèrent dans la montée. Coup d'œil en arrière, on prend à droite et on enlève la cagoule. On passe devant la petite épicerie qui dépanne bien. En face, un gros tilleul, « arbre de la liberté » résiste encore « pour qu'Audun n'oublie pas ». Plus loin sur la gauche les grandes cantines où quelques travailleurs immigrés traînent encore leur mélancolie. Dévaler la côte, tourner à gauche pour passer devant le monument des déportés inauguré en hurlant fièrement le chant des partisans. Voix trop fluettes pour hymne si viril. En face, la boulangerie où j'aimais tant voir travailler l'artisan alsacien. À côté, la boutique de mon oncle horloger avec la devanture au nom impossible. Au-dessus le logement de ma grand-mère qui venait parfois nous voir en cour de récréation avec quelques gâteaux ou sucreries à partager avec les autres.

Années collègue : changement de route, on prend à gauche. Un panneau d'affichage en béton : de futurs élus, de nouveaux morts... Les escaliers, un bout de

verdure, des sauterelles en été, des escargots les jours de pluie, une jungle... Passage devant la maison Desindes, agréable quincaillerie d'un autre temps. En entrant dans le magasin, le plancher en bois craquait sous les pieds. Une vieille dame apparaissait, venue d'on ne sait où. On trouvait tout dans son antre. En face une boulangerie où mes amis remplissaient leurs poches de « friandises ». Puis c'était « la place du château », « place du marché » ou « Markplatz » sur les cartes postales jaunies... Notre légende dit que c'est là que nous avons gagné nos premiers centimes... Sur la gauche, la façade du Palace dont le style hésite entre le saloon des films de John Ford et les hôtels kitsch de Miami. À droite, les quais de déchargement d'un établissement qui livre les boissons chez les particuliers. Vin de différents pays de la Communauté européenne, bouteilles de limonades fraîches en verre... mais je m'égare. L'abribus enfin. À peine dix minutes pour finir les devoirs... avant l'arrivée du car. Madame Bovary pour support d'apprentissage à la lecture rapide. Bousculade dans le transport. Et c'est le CES posé sur la côte boisée face à ce qui avait été un des plus grands sites sidérurgiques d'Europe. Grimper les marches. Se rassembler. Monter d'autres marches. Il faudra rester assis, ne pas bouger, écouter, ingurgiter, recracher. Difficile de traîner après l'école mais parfois quand même.

Années lycée. Il faudra quitter la petite ville pour le lycée, toujours plus loin. Plus tard le cercle s'élargira encore vers le sud et Thionville à plus de 30 kilomètres. Trajet hebdomadaire pour l'internat. Espoir secret de colonies de vacances en pleine année scolaire. Chaque lundi matin, je suis descendu à Thionville avec mon père qui y travaillait. Comme un pèlerinage. Départ route d'Aumetz, passage à la Cité Ida pour récupérer un collègue : covoiturage avant la mode. Le plateau avant la côte Saint-Michel, monument du trajet. La vallée de la Moselle à nos pieds. La côte est couverte d'une belle forêt qui descend encore très bas dans la plaine. Impressions d'infini. Avant l'entrée dans Thionville, des champs et des jardins où je guettais le lapin et le faisan.

Un conseil, l'ami : ne refais jamais ces chemins ! Ne reviens pas trop traîner sur les lieux bénis de l'enfance. Tout a bien changé. L'entrée de Thionville est désormais un bazar commercial où la faune ne s'aventure plus guère. La cour de récréation a été repensée et on a même oublié de raccrocher le vieux cadran solaire. Pire, tout te semblera bien minuscule. De la maternelle, je conserve maintenant l'image d'un petit bâtiment, de toilettes à la taille ridicule, et de l'énorme champ d'aventure un bout de pelouse de quatre mètres sur cinq. Impossible désormais d'en faire le terrain de jeu de mes enfantines épopées.

*Luc
Audun-le-Tiche
Avril 2006*

La route a ses rites, ses codes, ses temples et ses cultes

DES RITES

Sur la route, chaque tribu a ses rites, ses codes. Les appels de phares pour prévenir de la présence de la maréchaussée relèvent d'une pratique citoyenne répandue. Enfant, nous jouions à deviner le nom des départements sur les plaques d'immatriculation des voitures croisées découvrant par ce biais l'appartenance plus urbaine de nos voisins européens Italiens, Allemands notamment. Les provinciaux ont sans doute souvenir du plaisir que nous avons à croiser des « pays » du même département pendant les vacances. On se souvient des signes de la main échangés. Cette pratique est désormais bien désuète.

Il y a quelques semaines encore, nous avons croisé des enfants sur un pont d'autoroute faisant des signes de la main et nous n'avons pas pu nous empêcher de répondre par un coup de klaxon. Quand les enfants sont plus grands, on peut s'interroger sur leur motivation. Pourquoi s'installer sur le pont et observer le flux ininterrompu des véhicules en contrebas ? Étourdissement du bruit et de la marée automobile. Désœuvrement cinétique et hypnotique. Plongée cinématographique.

L'appel de phares est le compagnon du rétroviseur si par malheur on lambine un peu sur la file de gauche. Le coup de klaxon est une variante plus musclée qui accompagne parfois le premier lors du dépassement. En cas d'énervement, le doigt en l'air est une autre de ces pratiques hexagonales qui permet de créer du « lien social ». On ne supporte pas les voitures collées à son coffre et on répond généralement avec les feux de détresse. Autre rite, le pique-nique en bord de route immortalisé par les caméras de la route du Tour : c'est un des sommets de l'art de vivre à la française.

DES CASTES ET DES PRIVILÈGES

Parcourir les routes, c'est aussi faire partie d'une élite, un club de privilégiés qui multiplie les distinctions. Comme les pèlerins de Saint-Jacques avec leur coquille, on cumule les points pour changer de catégorie, bénéficier d'avantages, de réductions ou de services supplémentaires. Carte « grands voyageurs » pour les amoureux du train, carte « Flying blue » pour les abonnés d'une compagnie aérienne française anglophone, carte de péage, carte pour l'essence : ce n'est plus un portefeuille mais une valise qu'il faut désormais pour emporter avec soi tous ces trophées.

C'est fou ce que les hommes peuvent être sensibles à la flatterie, à la distinction qui les sépare du commun des mortels. Les nomades snobent la caste des immobiles, des « assignés à résidence » qui ne s'échappent de chez eux qu'une fois par an et qu'on repère facilement à l'arrivée à leurs valises ringardes et presque neuves sur le tapis de bagage en caoutchouc noir.

Au départ, l'heureux propriétaire de la carte l'exhibe comme un trophée sur ses bagages. Plus tard il saura se faire plus modeste sauf pour s'extirper d'un groupe un peu lourd et rejoindre son salon de privilégié avec boissons, journaux et petits gâteaux servis à volonté. Plus dure sera la chute, la perte de la carte et du statut associé faute d'avoir suffisamment voyagé. Abattu, fauché en plein vol, déclassé. Seule carte pour laquelle personne ne se bat vraiment sauf les enfants, celle de l'essence. Elle permet de cumuler des points et de les échanger contre des merveilles : cendrier, briquet, cartes à jouer, bande dessinée ou verre à moutarde. En région parisienne, la « carte orange » n'a pas le même succès, trop partagée et trop synonyme de galère sans doute. L'avenir nous dira ce qu'il adviendra de ces tickets de transport en province.

DES PANOPLIES ADAPTÉES

L'habit ne fait pas le moine. À la distribution de Noël personne ne semble avoir été oublié. Pour un simple

week-end à Prague, tout le monde se déguise désormais en explorateur. Panoplie complète à la sortie des bus : chaussures de marche, T-shirt couleur vert-gris-sable, gilet multipoches beige, short ou pantalon à poches, voire pantalon léger à motifs ethniques selon les saisons, casquette américaine ou bob dans sa version pêcheur de luxe. La banane, le sac de l'appareil photo et le sac à dos complètent l'attirail de ce touriste urbain à lunettes noires. Par contre, dans l'escalade du Mont-Blanc, on surprend chaque année des touristes en chaussures de ville... Le monde est un drôle de village ! Sur le parking, on reconnaît le routier à son marcel de couleur, son short-caleçon et d'incroyables savates-pantoufles. Le motard de plus en plus âgé parade sur les aires de stationnement en tenue de Mad Max en cuir. Les touristes hollandaises ressemblent aux touristes hollandaises. Les jeunes Italiens se reconnaissent les yeux fermés. Ambiance assurée sur les euroroutes.

DES CODES

Vivre et circuler ensemble, nécessite l'existence de *codes de la route*. On a tous eu en main le fameux Code Rousseau. On se souvient des révisions et de l'angoisse de l'examen qui précède le « permis » de conduire. Si quelques Français ont pu passer à travers, acheter leur permis à l'étranger, les autres ont dû passer par cette porte de plus en plus étroite. Un *code de la rue* est désormais en projet sous la houlette de la Sécurité routière. Plusieurs pistes semblent pourtant déjà émerger : la généralisation des doubles sens cyclables, qui autorisent les cyclistes à remonter les rues à sens unique, permettent d'éviter les détours et limitent les accidents ; la lutte contre les déplacements rasants en donnant la possibilité aux voitures de chevaucher la ligne blanche ; le développement du stationnement des vélos sur la voirie avec des places en arceaux à proximité des passages zébrés ou la généralisation des couloirs mixtes bus + vélo...

LE PARTAGE DE LA ROUTE

La prévention routière a lancé une campagne de sensibilisation destinée à policer les rapports agressifs, voire meurtriers, entre automobilistes, motards, cyclistes et piétons. Cette campagne intitulée « La route est réservée à tous, partageons » est basée sur un constat de conflits permanents entre usagers. L'automobiliste reproche au motard de slalomer entre les voitures ; ce dernier accuse le piéton de traverser n'importe où, n'importe comment. Le piéton quant à lui se plaint du cycliste qui ne respecte pas les feux... On pourrait poursuivre encore la liste des griefs. D'où l'importance de cette campagne rendue nécessaire par le nombre d'accidents. Si le nombre de tués sur les routes a chuté en 2005, il a en revanche augmenté de 8 % pour les piétons.

DE NOUVELLES CIRCULAIRES SUR LES CHEMINS

En septembre 2005 une circulaire du ministère de l'Écologie réactivant la réglementation sur la circulation des engins motorisés sur les sentiers a provoqué un tollé chez les amateurs de tout-terrain. Le conflit est ancien. Dès les années 80, motos et voitures tout-terrain ont quitté la route pour s'aventurer sur les sentiers et chemins forestiers. Face à la pression des écologistes, une loi du 3 janvier 1991 a interdit la circulation des véhicules à moteur dans les espaces naturels. Ne sont praticables que les voies ouvertes au public. Tout aurait pu se tasser mais un nouveau venu à quatre roues s'est invité sur les routes et sur les chemins de France et de Navarre. Les ventes de *quads* sont passées de 6 000 véhicules en 2000 à 50 000 en 2005. Les atteintes au milieu naturel et les plaintes sont remontées. Les engins abîment et sont dangereux. Les randonneurs se plaignent également de la dégradation des itinéraires balisés par les bénévoles. On en appelle à la mise en place des plans départementaux d'itinéraires de randonnée motorisée prévus depuis des années. Partage de l'espace,

codes d'usage de la voirie, l'avenir des routes passe aussi par l'invention de nouvelles civilités.

DU MACHISME

Outre la caricature du routier musclé qui parle fort et joue les gros bras, l'univers de la route reste un monde où les symboles machistes résistent mieux qu'ailleurs. Dans les magazines comme dans les salons automobiles, les jeunes femmes légèrement vêtues accompagnent toujours la sortie de nouveaux véhicules. Les revues de charme ne sont jamais oubliées même dans la plus petite des stations-service. On a pourtant besoin de personne en Harley Davidson.

DES CULTES

La route a aussi ses temples et ses cultes. L'économie de la route s'appuie sur de nouveaux temples. Outre les garages et stations-service, l'économie a inventé d'autres lieux pour honorer la route. Ils ont notamment pour nom Éléphant bleu, Norauto ou Feu vert. On va dans le premier lieu comme pour purifier sa voiture avant de l'offrir aux dieux de la route. On vient généralement dans les autres temples en soirée ou le samedi se prosterner devant les nouveaux accessoires disponibles, faire réviser sa voiture ou la faire réparer. Un public plutôt masculin fréquente ces lieux de culte installés à proximité des voies rapides dans une des zones d'activité dont notre pays détient le secret. D'autres arènes comme les circuits automobiles se sont ouvertes au commun des sportifs. Les pratiquants ont leurs émissions radio et de télévision préférées et leurs magazines. Ils ont aussi leurs pistes privées de voiture, de moto, de karting ou de quad.

DES GRIS-GRIS

Pour conjurer les peurs, éloigner le mauvais sort, les automobilistes ont multiplié les signes : médaille de

saint Christophe, signe de croix, main de fatma mais aussi temples au bord des routes dans d'autres pays. Les principales religions se sont également adaptées à nos nouveaux chemins de pèlerinage quotidien pour s'implanter sur les routes : églises d'autoroutes mais aussi lieux de culte dans les aéroports.

La route et la voiture nous isolent

La route, qui nous met en mouvement et permet nos déplacements, a pourtant tendance à nous isoler du monde. Exercice pratique.

BULLES

L'habitacle de la voiture nous isole de l'extérieur. Le bruit du moteur, la radio et le paysage qui défile dans un travelling avant permanent font le reste. Comme au cinéma, bien installé dans notre fauteuil, nous traversons les villes et les campagnes dans une bulle, coupé du monde réel, comme suspendu au-dessus de la route. Dans certains véhicules haut de gamme, les cadrans rassurants et l'intérieur confortable donnent parfois l'impression de piloter un avion. Il faut un objet ou un animal surgissant sur la route, des feux stop qui rougissent devant nous, ou la vue d'un képi pour que l'adrénaline nous sorte enfin d'une douce et dangereuse torpeur. Pour lutter contre l'engourdissement, il faudra descendre la vitre, laisser l'air pénétrer dans le véhicule pour retrouver une impression de vie. L'esprit vagabonde et après quelques heures de route, on s'étonne d'avoir suivi la bonne route... en pilotage automatique. La voiture, outil de mobilité de plus en plus sophistiqué, est aussi le repère d'instruments utiles mais désuets. À l'heure de l'électronique embarquée, que penser des vieux essuie-glaces ou du miroir du rétroviseur ? Le balai à lame de caoutchouc semble aussi d'un autre temps.

Autre lieu, autre bulle. Le bruit régulier du train nous berce ou nous empêche de dormir. C'est selon. Bien installé dans notre fauteuil, tablette relevée, écouteurs du MP3 dans les oreilles, un journal tout prêt et le sandwich qu'il faut, le spectacle peut commencer. Moins de rocades et de boîtes. La France des arrières-cours se révèle sous nos yeux. Cinémascope dont nous pourrions choisir paroles et musique. Billets s'il vous plaît. Il faut le passage de l'homme en uniforme pour nous ramener à une certaine réalité. Le compartiment de chemin de fer, là où il subsiste, est l'une des dernières bulles d'humanité. Pendant quelques minutes ou quelques heures, de parfaits inconnus pourront partager un temps, un espace limité et plus si affinités. L'alchimie n'est pas toujours au rendez-vous et l'échange se limite alors à un regard. On partage parfois son repas, un journal ou quelques propos. Il nous est arrivé d'y tomber amoureux.

DISTINCTIONS

Sur la route, la voiture est une bulle qui reflète souvent la personnalité ou la vie de celle ou celui qui l'habite. On peut s'amuser à établir des catégories qui se recouvrent parfois : la « *voiture salle à manger* » poussiéreuse où traînent toujours un sac-poubelle, une baguette entamée, une bouteille d'eau, quelques reliefs de repas et où flotte souvent une drôle d'odeur ; la « *voiture chambre à coucher* » du jeune couple avec sacs de couchage en boule à l'arrière ; la « *voiture pétroleuse* » du jeune cadre dynamique en phase d'ascension, modèle toit ouvrant ; la « *voiture I Am* » des nouveaux fous du *tuning*, modèle de base avec chaîne hi-fi aux enceintes surdimensionnées dans le coffre, jantes chromées, couleurs pétantes et tableaux sur le capot et pot d'échappement surdimensionné ; la « *voiture dressing blanche* » du commercial où pendent les costumes et les chemises ; la « *voiture tirée à quatre épingles* » de l'employé modèle où rien ne traîne ; la « *voiture gentleman-farmer* » verte de la famille profession libérale pour la chasse ou les week-ends à la campagne ou en Bretagne ; la « *voiture banalisée* »

de celui qui n'a pas besoin d'en rajouter – le coût et la taille du navire parlent pour lui – ; la « *voiture féminine* », à la fois modèle réduit et deuxième sac à main où traînent chouchou, rouge à lèvres... ; la « *voiture poubelle* » de l'enseignant-chercheur célibataire où surnagent quelques copies d'examen entre des paires de chaussettes douteuses et quelques bouquins égarés ; la « *voiture utile* » de la famille moyenne avec siège enfant à l'arrière, couches et paquets de bonbons ; la « *voiture sage* » du couple de retraités qui pensent toujours que ce sera leur dernière ; la « *voiture disparue* » du bobo adepte du vélo et de la voiture partagée. Vous vous êtes peut-être reconnu et pourrez compléter sans peine ce premier tour de piste.

DÉCOR AMBULANT

Même si hors phénomène *tuning*, la tendance serait plutôt à la sobriété de véhicules gris métallisé, la règle souffre bien des exceptions. Le décor de nos voitures est souvent merveilleux. Nous avons récemment pu apprécier une énorme araignée ronde accrochée aux rétroviseurs détronant l'antique queue de tigre. Nous recommandons la panoplie complète des produits déodorants, du pendentif Feu vert de notre enfance que l'on perçait d'une aiguille au sapin odorant en passant par les diffuseurs les plus perfectionnés fixés sur la ventilation. Même de grands créateurs comme Mugler s'essayaient désormais aux parfums de voiture. Le tapis de perles en bois pour un massage permanent du dos est particulièrement apprécié par les chauffeurs de taxi. Les mêmes recouvrent souvent leur fauteuil arrière d'une couverture elle-même protégée par une autre. Empilement particulièrement apprécié des acariens.

Les protège-PQ en crochet rose semblent avoir définitivement disparu des plages arrière même si quelques spécimens auraient été aperçus – il faut encore utiliser le conditionnel – dans les Vosges. Situation aussi critique pour les chiens à la tête qui bouge sur les lunettes arrière. Mais personne n'exige encore leur

réintroduction. Autre espèce en voie de disparition, l'autocollant signalant la nationalité et l'autocollant sur fond de soleil jaune « non au nucléaire » qui ressortait si bien sur les combis Volkswagen orange. Même sort pour les autocollants vantant les atouts de radios périphériques depuis la fin de certains jeux radio.

COMPAGNONS DE ROUTE

On n'y prête pas toujours attention mais ils sont là qui accompagnent nos périples sur les routes : les autres humains d'abord avec lesquels il faut bien cohabiter ; les mouches qui font un bout de route avec nous ; les guêpes et autres abeilles qui mettent la panique dans le véhicule ; le soleil qui change toujours de position et s'amuse à nous éblouir ; la pluie qui s'invite sur la route réussissant parfois au cours d'un épisode orageux à faire s'allumer les lampadaires dans une nuit de plein jour et à s'immobiliser les flux autoroutiers ; la bouteille d'eau tiède pour lutter contre le dessèchement ; les mouchoirs en papier qui peuvent toujours servir ; les CD jamais dans la bonne boîte ; les bonbons qui donnent soif ; les cartes qui traînent dans le vide-poches mais qui ne sont jamais à la bonne échelle ; le stylo-bille toujours sec quand on en a besoin ; les lunettes de soleil « au cas où » et la boîte d'ampoules toujours vide quand les phares nous ont lâchés... Mais ça fait longtemps qu'on ne change plus une ampoule tout seul sur nos modernes esquifs.

La route nous surveille

LIBERTÉ SURVEILLÉE

Libre comme un motard ou un automobiliste. Celui qui enfourche sa moto ou monte dans sa voiture éprouve souvent un sentiment de liberté. Rien n'est

pourtant plus faux. Sur la route, notre liberté est encadrée. Nous sommes sous contrôle. La première limitation est liée à l'autonomie du véhicule qui nous obligera à rejoindre un moment ou l'autre une oasis pour nous réapprovisionner. La seconde limitation est une limitation de vitesse. La troisième limitation est liée à la présence des autres véhicules qui nécessite des règles, des lois et un code à respecter. Le coût des matières premières devient un autre facteur limitant. Les péages qui se multiplient sur les routes et entrées de villes, modernes octrois, entravent encore nos déplacements. On a beau s'habituer, les mouchards qui nous suivent d'un bout à l'autre de nos périples pourraient dégoûter les plus aventureux : la maréchaussée qui veille ; les panneaux qui nous rappellent à l'ordre ; les radars automatiques qui se déclenchent en cas de dépassement de vitesse ; les paiements par carte bleue aux péages qui permettent une bonne traçabilité. D'anciens ministres truqueurs s'en souviennent encore.

SOURIEZ, VOUS ÊTES FILMÉ !

Comme nous sans doute, vous avez vu fleurir au cours des derniers mois les caméras sur de longs mats « essai de vidéosurveillance ». Vous avez compris que sur autoroute aussi, l'essai serait rapidement transformé. Même chose dans les rues de nos villes comme à Rome où l'on piste les fraudes à la plaque d'immatriculation. Vous n'êtes pas au bout de vos surprises. Le pire est à venir. Depuis juillet 2006, grâce à un système informatique unique au monde, la police britannique peut suivre à la trace les 30 millions de véhicules immatriculés dans le pays et conserver les trajets en mémoire. Des caméras embarquées filment les véhicules en circulation ou à l'arrêt, identifient les plaques d'immatriculation et renvoient les images vers les bases de données de manière à vérifier la provenance du véhicule et s'assurer qu'il est en règle. En cas d'infraction, un signal sonore se fera entendre dénonçant le contrevenant : absence de vignette, de permis, d'assurance, délits graves... Le système peut même remonter le temps, retrouver un trajet, voire le modéliser. L'autoroute est

un État dans l'État où lois, coûts et usages y sont très particuliers, un système linéaire que l'on peut décomposer comme une ville en sous-systèmes de localisation, d'usages, d'horaires, d'acteurs, de décision.

LES GUETTEURS

Quand vous circulez sur les routes, n'oubliez pas que les guetteurs ne sont jamais loin. Ils prennent différentes formes et leurs motivations ne sont pas identiques. Il y a les piétons et cyclistes arrêtés sur les ponts et accoudés à la rambarde qui observent le flot des véhicules comme d'autres l'eau des fleuves et rivières ; les vaches que l'on prend pour plus bêtes qu'elles ne sont ; les policiers cadrés qui pointent sur vous leur pistolet laser. Mais aussi les aiguilleurs du ciel, les militaires. Sans oublier l'ami Bison futé ou les gens postés derrière une fenêtre ou assis devant leur porte sur les escaliers ou sur une chaise.

Patrice, 44 ans, facteur.

« La route, c'est la liberté. »

Je suis facteur « rouleur », c'est-à-dire que je fais ma tournée à la campagne ou à la ville, à pied, en scooter ou à vélo. Je suis heureux de ce métier très riche, heureux de travailler avec mes collègues le matin et de distribuer le courrier plus tard.

Pour moi la route est un moment de liberté qui renvoie à mes premières fugues loin de chez moi. J'ai fait beaucoup d'auto-stop. La route, c'est vraiment la liberté : aller où tu veux, quand tu veux. La route, c'est tracer son chemin dans n'importe quelle direction. La route n'est pas une impasse, une voie sans issue. Il y a en permanence des embranchements, des décisions à prendre. On peut toujours changer de direction.

Je n'aime pas trop le scooter. Je préfère le vélo mais on est de plus en plus chargé dans les tournées. Le mieux,

c'est les tournées en voiture à la campagne. On fait plus de distance mais on passe plus de temps avec les gens et quand il pleut, on est à l'abri. Je préfère la campagne où je rencontre du monde à la ville où je dialogue avec des alignements de boîtes à lettres. À la campagne, les gens t'attendent, te guettent. Ils peuvent même te reprocher d'être en retard alors que le facteur n'a pas d'horaire. Je fais un peu la gazette. Je mets les gens en relation, je crée des liens.

Souvent la route est un plaisir. C'est une qualité de vie. Au bout, il y a l'autre, la rencontre, la joie d'un échange. Il m'arrive parfois d'être invité à déjeuner. Souvent, la route me fait peur. Je n'ai pas envie de la prendre du tout. En hiver, c'est dangereux. Il y a des endroits où la seule trace dans la neige est celle du facteur. On prend vraiment des risques. Parfois, la tournée se transforme en « spéciale de rallye ». On se fixe des temps : pas plus de 15 secondes par boîte à lettres. Sur une journée ça compte.

La route qui me fait rêver est une route maritime. J'ai toujours fantasmé sur les bateaux. Ma route idéale est une route sur l'eau avec des choix infinis. Nous sommes originaires de la Réunion et dans ma famille tout le monde a un rapport à la mer, habite sur une île en France ou plus loin. Même quand on arrive près d'un lac, on cherche à rejoindre l'île. Pourtant, dans ma vie comme dans mes tournées, je ne fonctionne pas comme dans une bulle.

Clé n° 9

LA ROUTE ET SES MYTHES

On The Road Again.

REFRAIN D'UNE CHANSON FRANÇAISE



Keep walking

*Tour de France. Les magiciens de la route.**Gilles,*

Ça y est ! Le Tour de France redémarre. Et avec lui l'été et les grandes vacances. Départ de Strasbourg : depuis des mois la municipalité fébrile comptait les jours. On entend déjà le klaxon de la caravane. La caravane du Tour. C'est magique même s'il y a longtemps qu'Yvette Horner et son accordéon ne participent plus à la transhumance. Le monument n'est pourtant pas encore inscrit au calendrier républicain ou sur la liste des chefs-d'œuvre en péril. Tant mieux : le Tour bouge encore. Ultime repère. Peloton qui s'étire au fond d'une vallée. Serpentin multicolore qui s'accroche sur les pentes. Chaleur étouffante. Bidons qui volent. Familles qui saucissonnent le long des routes en attendant l'apparition furtive des héros. Arrivées au sommet des coureurs épuisés qui tentent de se frayer un chemin dans la haie mouvante des spectateurs. Supporter idiot qui court à côté de son idole. Podium. Encombrant lion en peluche et jolie fille qui embrasse le vainqueur.

Depuis des années, un Américain écrasait le Tour, tuant le suspense. Cette fois, la grande kermesse repart sans lui. On sent la France éternelle. Zoom d'hélicoptère et commentaires emphatiques des journalistes sportifs sur la moindre église, le plus petit village, sa mairie, son camping, sa kermesse. Il faut bien meubler les débuts de course, les étapes de transition. On fait encore appel aux images d'archives, à la science des vieux routiers. Pèlerinage obligé sur des lieux de la mémoire nationale. Chemins de croix ponctués de victoires et de décès. Calé dans son fauteuil, on suit le Tour de France comme autrefois les paroissiens en procession derrière leur curé arpenaient les limites du ban communal. Dans les villes et villages, derrière les volets fermés pour se protéger du soleil, les Français communient, dans un même amour du vélo, au spectacle de la souffrance. Épreuves, tortures, défaites et victoires par procuration. Le Tour a souvent sacré les enfants d'ouvriers et d'agriculteurs comme une revanche pour les élites

méprisantes. Des sans-noms, « porte-bidons » trop loin au classement général ont parfois pu saisir leur chance sur les lacets, devenant héros d'un jour. Le monument appartient aux « gens de peu » même si ce sont d'autres qui se remplissent les poches. L'événement dépasse nos frontières. Une partie de l'Europe s'adonne pendant deux semaines à la religion cycliste.

Exit le patriotisme sportif. Faute de champion national, la France de juillet écrasée de soleil va une fois encore s'émerveiller de ses paysages. Tour de pédales du peloton au milieu des champs de blé. Regards de vaches. Nos compatriotes que l'on dit nuls en géographie vont redécouvrir les contours de l'Hexagone, de leurs régions. Sur les Champs-Élysées, ils applaudiront un nouveau héros, presque résignés dans un Tour mondialisé qui échappe depuis un moment aux Italiens, aux Belges et aux Français. Ils tireront quelque fierté du nombre de supporters hollandais et italiens dans les Alpes, seront impressionnés par les Basques gesticulant dans les Pyrénées et inquiets à la vision du diable des routes et de sa fourche. Des photos furtives dans les poubelles des hôtels, des médicaments et « pots belges » ne suffiront pas à détruire l'admiration. On suit le serpent in du vaillant peuple des guerriers de la route : sprinters aux cuisses impressionnantes, pistards en sursis dès les premières pentes, rouleurs et surtout grimpeurs. Ce sont eux les vrais héros du Tour, voltigeurs et équilibristes capables de dynamiter les pelotons. Des gueules burinées que la machine médiatique saura transformer en consultants.

Comme les cirques de notre enfance ou les vieux manèges en bois, le Tour de France est une madeleine de la nation, un moment constitutif de notre identité : carte postale et lieu de mémoire en mouvement. Même les combats épiques sur la terre rouge des arènes de Roland Garros, qui ont pourtant détourné plusieurs générations de têtes blondes du bachotage, n'ont pas encore atteint cette dimension mythique. Même les Jeux olympiques, éphémères ancrages, n'ont pas la même saveur surtout quand ils

nous échappent pour d'autres capitales. Seule la Coupe du Monde de football est aussi fédératrice, surtout quand elle a lieu en France.

On le dit moribond, dépassé, ringard et voilà que le Tour renaît. Aux terrasses des cafés, le journal se déplie et les conversations vont bon train même si chacun connaît depuis la veille les vainqueurs de l'étape. Le Tour a ses sommets – Tourmalet, Alpe d'Huez, Mont Ventoux – qu'il faut sans cesse reconquérir. Amours infidèles. Ces lieux ont pris place dans une géographie radiophonique. Dans cette France vue du ciel, offerte par la télévision, on peut lire les stigmates de l'urbanisation mal maîtrisée, l'évolution des paysages et la banalisation du pays. Les prairies qui reculent devant le maïs. Les giratoires, les zones d'activité, les banlieues pavillonnaires, symboles d'une France souvent défigurée. On peut aussi découvrir les points bleus des milliers de piscines qui se cachent derrière les haies de thuyas et la meute des camping-cars qui s'alignent sur les pentes. Pendant quelques semaines, la France qui se replie et qui doute, va oublier ses peurs pour faire un triomphe à la petite reine et à ses princes venus d'Europe et d'ailleurs. Retour aux sources. L'été sera chaud. Ce sera un beau Tour.

*Luc,
Terrasse d'un café
Strasbourg, été 2006*

La route a ses légendes

« Nul n'est prophète en son pays. » Rappelons que les grands maîtres religieux, Bouddha, le Christ ou Mahomet furent des nomades. Les révolutions ont souvent eu leur « phase nomade » comme à Cuba ou en Chine avec la Longue Marche. C'est ensuite qu'elles se sont installées, enlisées.

LES GRANDES ROUTES

Quelques noms de route suffisent pour évoquer l'épopée et l'aventure et donner envie de partir : la route de la soie, la route 66, qui traverse les États-Unis, la *Grand Trunk Road*, de l'Inde à l'Afghanistan, la route des Indes, la transamazonienne. En France et dans les pays frontaliers, d'autres chemins donnent envie : nationale 7, route Napoléon, *Via Appia*, *Via Domitia*, *Via Agrippa* ou chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. Dans les airs et dans les mers, certaines routes restent dans les mémoires : le détroit de Magellan, le canal de Suez, la route du Sud de « Saint-Ex ». À l'écart de ces routes, l'ancienne piste d'essai sur le toit de l'usine Fiat de Turin est un autre sommet.

LES GRANDES FIGURES

L'exploration et la route ont leurs grandes figures. Au panthéon de la route, on retient quelques incontournables : Alexandre le Grand, pour la jeunesse, l'ampleur et la rapidité de l'épopée ; Marco Polo, pour les passerelles entre les mondes ; Christophe Colomb même s'il a perdu un peu de son aura depuis qu'on a appris que les Vikings, voire les Chinois, étaient déjà passés par là ; Stanley Livingstone, dans son exploration du continent noir ; Saint-Exupéry pour ses écrits romantiques, ses exploits d'aviateur plus que pour ses positions politiques ; James Dean pour ses meilleurs rôles mais aussi pour

sa mort tragique sur la route. Les familles de gens du cirque font partie de ces légendes : Pinder, Gruss... et les plus grands chapiteaux du monde. Les figures d'aujourd'hui sont plus souvent artistes, chanteurs : Bob Dylan et John Baez pour les anciens de 68 ; Bernard Lavilliers pour les quinquas ou Raphaël pour les plus jeunes. Les artistes, chanteurs, comédiens et saltimbanques sont souvent des routards. En dehors des plateaux de télévision, c'est sur les routes, en tournées, qu'ils construisent les plus belles et les plus longues carrières. C'est là qu'ils se ressourcent, se reconstruisent où survivent quand le *show-business* les abandonne.

LES ROIS DE LA ROUTE

Même si la croisière jaune est désormais loin, la route reste le support de nombreux exploits : Paris/Colmar, marathons, courses cyclistes, courses maritimes où naissent d'autres figures. Éric Tabarly pour ses coups de gueule et ses exploits cocardiers sur ses Pen Duick ; Bernard Darniche et Sébastien Loeb pour les routes de rallyes ; Fangio, Alain Prost, Ayrton Seyna et Schumacher pour la Formule 1 ; Bruno Sabine pour le Dakar. Eddy Mercks, Bernard Hinault, Indurain, Lemmon ou Amstrong ont tous été des forçats de la route. Et que dire des grands alpinistes, adeptes des voies verticales et des premières ou des grimpeurs. Ces rois de la route ont forgé leurs victoires et leurs légendes sur les circuits et les chemins du monde entier. Malheureusement, ces nouveaux gourous ont souvent une cour de fidèles et d'aficionados moins doués qui cherchent quotidiennement à les imiter.

LES STARS DU MACADAM

La voiture règne en maîtresse absolue sur les routes où elle impose ses lois. La chaussée est une vaste scène de théâtre où chacun se montre, joue sa partition. Plus encore que les ségrégations résidentielles, la hiérarchie des véhicules sur une autoroute en dit beaucoup sur l'échelle des inégalités dans nos

sociétés. Entre la vieille Renault 19 sur la file de droite et les bolides allemands à gauche, deux mondes se côtoient un bref instant sans vraiment se voir. Parmi les stars, les italiennes se taillent la part du lion et notamment la firme aux couleurs rouges Ferrari. Dans le luxe, les anglaises ou ce qu'il en reste sont toujours portées par Bentley, Rolls Royce ou Jaguar. Les françaises n'ont jamais percé. Mais sur les pistes d'Afrique la 404 bâchée a longtemps tenu la dragée haute à ses concurrentes avant de s'effacer devant les 4 X 4 japonais. Les américaines se cachent derrière leur mythique Corvette et tentent de rivaliser avec la concurrence aux yeux bridés. Partout, la mode est au rétro, aux vieilles voitures de collection, de la 2 CV à la Jaguar type E.

LES FOUS

Parfois la folie des hommes les pousse à construire eux-mêmes leur véhicule pour partir sur les routes du monde. On a vu des paquebots de croisière sortir du jardin d'une cité lorraine par la seule volonté d'un ouvrier retraité. On a vu des garages de banlieue accoucher de petits avions. On a vu des familles de passionnés se ruiner pour construire une voiture de luxe pour enfant. On a aperçu d'anciens mineurs bricolant des trains miniatures pour les faire circuler sur un réseau de la taille d'un jardin ouvrier. Plus modestement, ils sont des millions chaque week-end à bichonner leur voiture, à la personnaliser et à l'exhiber fièrement sur les routes. Peinture, jantes, pot d'échappement, vitres teintées, hi-fi, autocollant, accessoires de bord : tout est bon pour assouvir sa passion. L'aventure commence souvent par une voiture miniature, un train électrique, un modèle réduit d'avion ou de bateau. On ne sait jamais où elle finit. Quand le rêve ne débouche pas sur la route, il suffit de poursuivre la tradition du train électrique ou du circuit automobile... avec ses enfants.

LES EMBLÈMES

La route a ses emblèmes. Bibendum, le personnage en pneu, en fait partie. Il devrait son existence à une vision d'Édouard Michelin devant une pile de pneus. L'industriel demanda ensuite au dessinateur Rossillon de rajouter les bras. Le bonhomme Michelin était né. Élu meilleur logo du siècle parmi les marques les plus connues au monde, l'incroyable personnage a été décliné sous toutes ses formes : pendulette, gonfleur de pneus, cendrier, thermomètre, porte-clés, casquette, pins... Les collectionneurs s'arrachent désormais la mascotte qui a longtemps trôné dans les garages, sur les camions et qu'on associe souvent à une odeur de gasoil, d'huile usagée et à l'ambiance virile des routiers. *Nunc est bibendum*. Autrement dit : c'est maintenant qu'il faut boire. S'il a évolué au fil du temps, son allure générale, son côté sympathique et bonhomme en font un personnage incontournable.

LES NOUVELLES VEDETTES

On connaissait déjà les exploits de *La coccinelle de Monte-Carlo*. Voilà que le réalisateur de *Toys Story*, John Lasseter, nous a concocté un film d'animation, *Cars, quatre roues*, sur les tribulations d'une voiture perdue sur la mythique route 66, au cœur du désert californien. La route et la voiture, encore et toujours. La vedette est Flash Mc Queen, Ferrari rouge. C'est la première fois que des voitures vivantes dotées de la parole sont au cœur d'une fiction inspirée de *Susie Little Blue Coupé*, court métrage de 1952 d'Ollie Johnston. Le mouvement des voitures est adapté à chaque cylindrée en fonction de son âge, du modèle et de l'époque. On découvre des voitures de sport avec des suspensions raides et d'autres plus anciennes, plus souples et élastiques des années 50.

LES LÉGENDES

Des milliers d'automobilistes jurent avoir aperçu un soir la Dame blanche, au bord de la route. Récemment, les pirates de la route ont relancé les peurs et nourri la presse anglaise de leurs exploits. Pour le quidam sédentaire, le parking d'autoroute est bien rangé dans la boîte à fantômes à côté des histoires légères sur la vie des marins et des routiers. Les couples d'échangistes s'y donneraient rendez-vous. Les prostituées y attendraient leurs clients.

DE NOUVEAUX EXPLOITS

Désormais les exploits n'ont plus lieu sur les grandes routes. Adieu la croisière jaune. Bonjour les records sur mer. On se bat sur les traversées comme celle de l'Atlantique que des bateaux à voile parcourent en moins de cinq jours. On multiplie les supports. Traversée à la rame, traversée en planche à voile. Encore faut-il choisir la bonne route.

La route fait son cinéma

FILM DE ROUTE

Un frère autiste qui sait compter les boîtes d'allumettes, mais qui a peur dès qu'on le touche, et nous voilà partis pour une traversée initiatique des États-Unis en voiture, pour une redécouverte de l'autre, disparu de sa mémoire. La route est droite, le ciel orange et le paysage s'échappe entre éoliennes et buildings de Las Vegas. Tous les ingrédients du road movie, ou du « film d'errance ou de route » comme nous le rappellent nos cousins du Québec, sont présents. La route n'est pas l'acteur principal. Le paysage ne fait que concentrer les regards et l'attention sur les personnages. Au lieu de libérer l'histoire

comme le feraient les sagas de science-fiction dans le style de George Lucas, le road movie est centré sur les personnages, sur les histoires propres de ceux qui partent, comme dans une petite leçon de psychanalyse : « Le plus loin que vous partiez, vous partez toujours avec vous-même. » Pas de fuite, pas de rédemption possible par la route. Juste vous ou les personnages principaux. Ici la route n'est pas le voyage. Elle est le prétexte comme dans les intrigues de Simenon, ou page après page, le crime s'oublie pour faire apparaître l'élément central du livre, un personnage ou des situations.

PARADOXE AMÉRICAIN

Mais pourquoi part-on dans ces road movies ? Dans une Amérique construite par la route, sur la frontière de l'Ouest, avec ces lignes droites, ces routes mythiques comme la route 66 qui relie Chicago à Los Angeles et traverse grandes plaines et déserts, la route est le symbole de l'aventure, l'espoir d'un nouveau départ. C'est un pays de la deuxième chance, un ailleurs où recommencer au bout de la route. Pourtant l'Amérique d'aujourd'hui s'égaré et se contredit en s'enfermant dans d'immenses zones pavillonnaires et en développant une politique urbaine sécuritaire si bien dénoncée par Mike Davies. Où est la route dans cette Amérique où les voisins surveillent et préviennent immédiatement les polices privées si vous rentrez une heure plus tard, ou si vous criez trop fort après vos enfants qui ne veulent pas aller se coucher ? Dans cette Amérique-là, la route et la frontière s'éloignent.

CAUCHEMAR

La route est parfois un cauchemar comme dans *Mad Max* où des bandes errent à la recherche de pétrole, tuant tout ce qui pourrait les gêner. La route n'a pas d'avenir, elle est simplement un mode de vie, comme pour les peuples migrants. Il y a aussi la route comme fuite, comme départ synonyme de désespoir, quand on doit tout quitter parce que l'on a tout perdu.

Le film de John Ford tiré du roman de Steinbeck, *Les raisins de la colère* (1940) est considéré comme le premier et le plus emblématique road movie. Pendant la grande dépression, on y voit des milliers d'agriculteurs quitter leurs terres pour aller chercher du travail plus loin. Cette misère en marche met en lumière le désespoir de ceux qui n'ont plus de chez eux. La route est alors un enfer plus que l'espoir d'un avenir meilleur, une fuite plus qu'un départ.

ROUTE INITIATIQUE

La route peut aussi être celle de la reconquête ou de l'initiation. Dans *The motorcycle diaries* (2004) nous découvrons le jeune et futur Che Guevarra en voyage à travers l'Amérique du Sud. Cette route, ces découvertes successives vont permettre l'émergence d'une conscience politique. La route que nous parcourons avec lui et son ami, nous donne des clés sur le futur symbole de la révolte armée sud-américaine. Plus léger, en 2005 *Sideways* nous conte les tribulations de héros contradictoires – l'un superficiel et inculte, mais riche, l'autre brillant mais sans le sou et amer – à travers la Nappa Valley, paradis des amateurs de bon vin aux États-Unis. Ce voyage, sorte d'enterrement de la vie de garçon du plus léger des deux personnages, permet de rétrécir la focale sur nos deux héros, leurs médiocrités, et leurs espaces de vie finalement limités.

ROAD MOVIES FRANÇAIS

La France a ses héros de road movies, comme elle a ses chanteurs de *country*. Dans un pays où le cinéma est souvent plus centré sur les personnages qu'Outre-Atlantique, la route intéresse moins les cinéastes comme arrière-plan. Dernièrement, à la manière de Wim Wenders dans *Paris-Texas*, Maurice Barthélémy a mis en scène Alain Chabat roulant vers le sud, apprivoisant ou réapprivoisant son fils suite à un drame profond que l'on découvre à la fin du voyage. *Papa* est un véritable road movie mettant en scène les

personnages principaux dans un paysage mouvant, prétexte à des rencontres, à des attitudes. Ici, la route accélère le flot des sentiments et libère la parole. Parler en regardant la route est plus facile que face à face, dans un lieu clos. Autre film qui rappelle les modèles américains : *Tandem* (1987), où Patrice Leconte associe Gérard Jugnot et Jean Rochefort. Ce dernier anime une émission de radio rappelant « *le jeu des mille francs* » de Lucien Jeunesse, dont Jugnot apprend par hasard qu'elle va être supprimée. L'errance de ville en ville de nos deux héros ressemble à une terrible histoire d'amitié où chacun cherche à prolonger un voyage qui ne pourra se terminer que par l'annonce de la nouvelle définitive. La route ne doit jamais finir ou mal comme pour *Thelma et Louise*.

Désespoir, fuite, paysage. Dans les road movies, la route est un personnage qui ne vous quitte plus. Elle vous habite autant que vous l'habitez. Elle vous obsède et vous rappelle en permanence les raisons de votre départ.

La route laisse d'autres traces

La route, c'est aussi des traces. Celles des légendes et des mythes. Celles qu'elle laisse dans nos mémoires : une rencontre, un paysage, des couleurs, une odeur parfois, qui permettent de dénouer le fil. Mais aussi celles, physiques, qui marquent le paysage, les buffets de cuisine et les organismes.

DES TRACES MATÉRIELLES

Celles laissées par la route. Traces bénies par les archéologues comme ces chemins qui restent inscrits dans un paysage pour des millénaires parfois et qui ressurgissent dans un champ à l'occasion d'un épisode de sécheresse. Celles laissées par la poussière sur votre visage après des kilomètres à vélo.

Des centaines d'autres traces s'impriment ailleurs : éclats sur votre pare-brise, impacts de pierres, traces de gomme noires qui filent vers le bas-côté, chewing-gums écrasés sur les trottoirs, traces de pas dans la boue ou dans la neige, crottes de chameaux dans le sable, auréoles de pétrole irisées qui s'allument au soleil, jantes abandonnées sur le bas-côté ou accrochées au grillage des riverains, traces de pneus dans la boue, empreintes d'un fer à cheval dans la glaise d'un sentier, traces de gibiers qui enchantent le pisteur, traces de skis sur la route fermée pour cause de tempête, traces d'accident dans un muret, traces de peinture sur un mur, poteaux arrachés sur l'auto-route ou barrières enfoncées.

DES TRACES POSTALES

Au bout de la route et du voyage, entre le départ et le retour, surgit souvent une autre trace : la carte postale. 347 millions de cartes postales sont vendues chaque année en France dont près de 120 millions aux touristes étrangers. En moyenne, nous achetons 7 cartes par personne et par an contre 50 pour les Anglais et 100 pour les Américains. Depuis plus d'un siècle, les cartes postales véhiculent l'ambiance et l'image des pays, régions, villes ou monuments du monde entier. Associée au bonheur, aux voyages et aux loisirs, la carte postale est un vecteur positif. Les ventes s'effondrent quand il pleut. Le téléphone portable, le mail, n'ont pas encore eu sa peau. Mais on sent la fin proche. On lui consacre des livres, des thèses et bientôt sans doute des articles dans *Télérama* et *Libération*. La messe est dite. En attendant, la carte postale est encore là pour dire le bout de la route, rendre crédible le voyage, montrer le lieu de villégiature : la petite croix au stylo bic sur le camping, l'hôtel ou la maison de location. On les achète sur les présentoirs des bureaux de tabac ou de la maison de la presse, occasion de réviser les lieux du séjour et d'en cocher d'autres « à voir absolument ». On passe parfois des heures devant les présentoirs, hésitant entre la vue aérienne de la côte, la plage bondée, les pics enneigés, les monuments ou

les inévitables couchers de soleil. On évite les célèbres « ballons des Vosges » et autres « pile ou face » coquins qui, enfant, nous faisaient le visage tout rouge. On sourit toujours à un autre sommet : la carte noire signée « Trifouillis les bains *by night* ». On écrit souvent les cartes seul, à la file, un jour de mauvais temps au milieu du séjour ou d'urgence le dernier jour. Il manque toujours un timbre. On préfère parfois travailler en groupe, sur une table à l'abri d'un parasol, garantie d'inspiration entre un « bonjour de vacances » et un « on pense bien à vous ». Parfois quelqu'un écrit et signe à votre place même si le subterfuge ne trompe personne. Il reste à les poster. Le fameux « est-ce que quelqu'un va au village ? » résonne alors comme si on se trouvait loin de tout, au milieu d'un désert. Puis c'est le passage obligé devant les fameuses boîtes jaunes avec les fentes séparées : « département X et autres départements ». On a tous fait le test de la vitesse comparée. Mais c'était une époque où tout passait comme une lettre à la Poste. Depuis les réformes et les démarches de compétitivité, les cartes arrivent le plus souvent après nous. Autant les écrire sur la route, au retour. Pas d'inquiétude : dans les stations-service l'offre est illimitée. On peut même se laisser aller à s'inventer des destinations touristiques plus valorisantes.

DES TRACES PHYSIQUES

La route laisse aussi des traces sur certains organismes. Le mal des transports touche de façon chronique 3 à 5 % des voyageurs soit plus de 3 millions de personnes en France. Une personne sur trois développe, au moins une fois dans sa vie, les symptômes d'une cinétose. Les nouveau-nés et les personnes âgées sont moins souvent atteints. Les femmes et les enfants sont plus sensibles que les hommes. Le nombre de naupathies est plus élevé en mer mais varie en fonction de la taille du bâtiment, de l'état de la mer et de la durée de la traversée avec un pourcentage moyen de 25 à 30 %. En vol, l'incidence serait de 0,5 % à 10 % sur les avions long et moyen courrier. Le taux est plus

élevé dans les planeurs, les avions d'affaires et les appareils militaires. Le transport à cheval n'entraîne pas de cinétose, tandis qu'à dos de chameau ou d'éléphant, des troubles apparaissent. Avis aux astronautes : le mal de l'espace touche 50 à 60 % d'entre eux. L'utilisation d'anti-naupathiques dans ce type de mission est systématique. L'homme n'est pas seul dans cette galère puisque de nombreuses espèces animales sont touchées : le cheval, la vache, certains primates, le chien et le chat... À cet instant, nous n'avons toujours pas de nouvelles du poisson qui bulle.

Pierre, 9 ans.

« La route pour voir du monde. »

En classe j'ai appris que la route était un moyen de transport pour aller d'une ville à l'autre. Moi j'utilise la route pour aller à l'école mais je marche sur le trottoir et j'essaie de faire attention aux voitures. Je pars vers 8 h 00. Je rencontre mes amis sur la route et on discute. Je vois les mêmes personnes tous les jours. Je leur dis bonjour et elles me reconnaissent. Il y a deux chiens que je caresse si j'ai le temps : celui du Jean-Jean – un ancien joueur de foot –, et celui d'une vieille dame un peu plus loin. Je démarre de ma maison à la rue François. Ensuite c'est la grande côte, puis la rue Saint-Éloi, la rue Guynemer, le petit chemin derrière les maisons. Je suis enfin devant la grille de l'école. Là je rentre et je retrouve tous mes copains dans la cour. En fait, c'est sur la route que je vois le plus de monde. Le soir on vient parfois me chercher : papa ou papy en voiture ; maman à pied. J'aime bien aussi rentrer seul car je peux prendre mon temps.

À part ça, on prend aussi la route pour aller voir mes grands-parents ou des amis à mes parents plus loin qu'Audun. Je suis à l'arrière, bien attaché. J'aime bien regarder le paysage par la fenêtre mais je dois avouer que je me plonge souvent dans un bouquin.

Mon rêve serait de faire la route dont tout le monde parle : le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle. Sinon, je serais très heureux s'il existait des routes qui permettent de passer d'un pays à l'autre en deux minutes. Mes parents m'ont fait faire un passeport et je compte bien l'utiliser.

Clé n° 10

LE POINT D'ARRIVÉE

Les meilleures choses ont une fin.

EXPRESSION POPULAIRE AVEC LAQUELLE ON N'EST PAS OBLIGÉ D'ÊTRE D'ACCORD



© Sherpaa

Sans issue

Die Strassenkreuz. *Quand la route s'arrête définitivement.*

Luc,

À Meudon, une fois passés l'observatoire sur la gauche, la route des capucins et le virage en épingle à cheveux, juste avant de pénétrer dans la forêt, tu découvres une longue ligne droite appelée « route forestière royale ». Cette voie limitée à 40 km/h est un bonheur pour les fondus de jogging que les arbres protègent de la pluie ou du soleil. Je sais : il y a longtemps que tu ne cours plus ! Une fois passé le bâtiment du « Standard Athletic Club », tu croises un petit bosquet et tu découvres une petite croix au milieu de fleurs. Sur celle-ci sont écrites les pensées des membres d'une famille touchée par un décès accidentel. Ce type de monument se multiplie le long de nos routes, à l'endroit exact où est décédé un être cher. Rien à voir avec ces silhouettes anonymes postées le long des routes des Landes pour nous rappeler le nombre de décès sur route. Non, je parle de véritables monuments avec nom de la victime et date de l'accident.

Ces croix de la route se sont développées encore plus rapidement Outre-Rhin où elles sont connues sous le nom de Strassenkreuz. Elles ont même un site Internet (www.strassenkreuz.com) qui précise leur localisation et raconte la vie trop brève des victimes avec des photos des temps heureux. Elles rappellent que l'accident peut apparaître au détour d'une route connue, quand l'esprit est ailleurs, embrumé ou occupé par d'autres pensées. N 104, passé Évry, direction Arpajon, deux camions se doublent. Tu ralentis. Derrière, une voiture te colle au train. On veut que tu te presses mais tu n'en fais rien. Elle déboule sur ta droite, te double et te heurte en arrachant ton pare-chocs. Rien de grave, si ce n'est la peur. Pour ceux qui ont vu Les choses de la vie, ce type d'accident est banal. Tu vas bien et tu glisses ailleurs.

Je n'ai jamais oublié la croix du bois de Meudon. Elle me rappelle combien on peut être stupide sur la route, pour un dépassement trop risqué, ou pour un rendez-vous qui n'en vaut jamais la peine.

*Gilles,
Bois de Meudon
Février 2006*

La route a une fin

L'ARRIVÉE

Selon les cas l'arrivée est marquée par l'exaltation de la nouveauté, l'accueil sympathique des proches, le plaisir de nouvelles habitudes. Mais il y a toujours la fatigue. Il faut s'installer, visiter, vider le véhicule avant d'entendre et de se plier à l'inévitable sentence : « Il y en a qui vont bien dormir cette nuit. » On arrive trop tard. Tout est fermé. Tant pis. On finira les restes et demain on ira faire les courses. Dîner d'un sandwich au camembert aplati. Ne pas se désaltérer d'un fond de boisson gazeuse éventée. Faire son lit, préparer la tanière. Aérer. S'aérer, pousser jusqu'à la plage pour une première tête. Remettre à demain. S'endormir. Crevé.

APRÈS LE VOYAGE

Pas de voyage sans retour. La chose que l'on regrette le plus est de ne pas avoir fait de « journaux » de nos voyages.

Carnets de voyage

Plus de voyage lointain sans les précieux carnets associés. Tout le monde s'y met. Les écrivains sont convoqués. Voyageurs, ils s'invitent à Saint-Malo. Le Moleskine noir s'impose dans toutes les librairies. On l'achète sans doute avec le secret espoir qu'il nous transmette le talent des plus grands. Avec ou sans dessin, avec ou sans photo ou témoignage, les carnets de voyage se multiplient sans que l'on sache vraiment s'ils trouvent leur public. Édités ou non, ces carnets sont plus que des béquilles pour une mémoire sélective. Ils sont une tentative de mise en spectacle de nos vies. À côté des carnets sensibles, qu'un égyptologue aurait du mal à déchiffrer, les progrès de la photo et de la vidéo transforment chacun en grand reporter pour le meilleur et pour le pire.

Malgré la miniaturisation de ces outils, chaque randonnée prend vite la forme d'une expédition. On va de plus en plus loin à l'exemple de l'émission d'Antoine de Maximy « *J'irai dormir chez vous* » sur Arte. Sac sur le dos, caméra fixée à l'épaule, le reporter raconte sa galère quotidienne pour trouver un repas et un gîte chez l'habitant dans les endroits les plus divers de la planète, à la ville comme à la campagne. On se laisse volontiers aller au jeu du hasard sans toujours savoir si nous serions capable de parcourir les mêmes lieux sans rien organiser au préalable, même pas une petite chambre d'hôtel.

Photos de voyage

On ne peut oublier l'autre rite du retour : celui de la séance vidéo qui a souvent remplacé la séance diapo. La plupart de vos amis « se font porter pâles ». Il faut se mettre à leur place. Ils ont déjà eu droit à un envoi massif de photos numériques qui a bloqué leur messagerie professionnelle dès le lundi matin de votre retour. Avant, ils pouvaient encore compter sur les délais de tirage. Désormais, avec le numérique, c'est instantané. Qui allez-vous donc trouver pour supporter vos explications sur l'aménagement du camping, se pâmer devant votre corps d'athlète, admirer vos plongeurs dans l'océan ou vos pauses d'aventurier au pied des glaciers ? L'appareil numérique a permis la démocratisation de l'image pour le meilleur et souvent pour le pire. On peut supprimer les photos ratées, ne garder que les plus réussies, mais on préfère les multiplier au cas où, allongeant d'autant la séance finale. Un conseil : l'année prochaine, au retour n'oubliez pas tante Jeanne à la distribution des merveilles ! Elle est fidèle, tante Jeanne ! Vous verrez qu'elle viendra à vos séances photo et qu'elle vous réclamera même des tirages pour les encadrer ! Les petits cadeaux entretiennent...

La route a ses terminus

La route est dangereuse qui tue les hommes et les animaux. La sortie de route peut être définitive.

UNE HÉCATOMBE

Le romantisme de la route est passé de mode. Les accidents coûtent cher à la Sécurité sociale et la nouvelle réglementation peut rapporter beaucoup d'argent à l'État. 40 millions d'automobilistes et long-temps plus de 8 000 morts par an. Triste bilan.

Les plus touchés par les accidents sont les hommes de 15 à 24 ans qui représentent 28 % des tués sur la route pour seulement 13 % de la population. Les femmes ont quatre fois moins de risque de mourir sur la route. La mort a aussi ses saisons et ses horaires. Le pic des tués culmine au mois de juillet pour les véhicules de tourisme. C'est dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, entre 4 et 6 heures du matin que le risque est le plus grand. Sans alcool, 28 % des morts auraient pu être évités. Si la vitesse était respectée, le nombre de victimes diminuerait de 25 %. Les accidents de la route, c'est aussi 3 200 orphelins de moins de dix-huit ans en 2005. 7 400 000 points ont été retirés sur les permis l'an dernier. Qui dit mieux ? En moyenne, les piétons et les cyclistes représentent environ 20 % des personnes victimes d'accidents graves en Europe. Ils courent un risque disproportionné de décès ou de traumatisme par rapport à ceux qui utilisent la voiture. Selon les Nations unies, 37 % des personnes tuées sur les routes d'Europe seraient des usagers « vulnérables ». Il faut sans doute travailler sur le comportement des automobilistes, le développement de lieux de stationnement sûrs pour les vélos, des itinéraires directs et la qualité physique des routes.

DES MESURES RENFORCÉES

D'une part, la peur de l'accident. De l'autre, la peur de l'amende ou du gendarme et tout devrait aller mieux. Entre 2002 et 2003 la baisse du nombre de tués a atteint - 20,9 %. La baisse n'a été que de 4,9 % sur l'année 2004-2005. Qu'importe : le nombre de tués a diminué de plus de 35 % entre 2001 et 2005. On poursuit donc la politique engagée. D'un côté, la diffusion d'images choc à la télévision pour faire peur. Quoi de plus dramatique que la mort d'un enfant sur une route ? De l'autre côté, cette batterie de radars bien annoncés qui vous prennent quand même à défaut un soir, au retour du travail, un jour de grands départs, une nuit après une longue route. Qu'importe vous dira le gendarme : c'est pour votre bien. Ces radars ont pourtant du mal à identifier les motos qui sont les véhicules les plus accidentogènes avec 748 tués par million de véhicules, largement devant les cyclomoteurs, poids lourds et autres véhicules de tourisme. Ce n'est pas sur les autoroutes ou sur le périphérique que les tués sont les plus nombreux mais bien sur les nationales et les départementales avec 75 % des tués pour 52 % du trafic.

LE CIMETIÈRE DES ANIMAUX

Chaque année, des millions d'animaux meurent sur les routes. Ils sont très nombreux à joncher les bas-côtés se mêlant aux déchets et autres bouts de pneus mal rechapés. Patchwork animal qui se parchemine avec le temps. Hérissons, crapauds, lézards, oiseaux, escargots, limaces, insectes mais aussi chiens et surtout chats domestiques... Plus rares : renards, chevreuils, blaireaux même... Le bord de nos routes ressemble souvent à un champ de bataille. Les perdants sont toujours du même côté. Espèce qui supporte les plus lourdes pertes, le hérisson est devenu le symbole de ce massacre. Sur d'autres continents, c'est le tatou. Le trafic routier est la seconde cause de mortalité après les intoxications

chimiques. Ces animaux traversent souvent les routes dans leurs déplacements ou s'y aventurent attirés par les cadavres écrasés. Au lieu de fuir lorsqu'il entend un véhicule, le hérisson s'immobilise et se met en boule. Ses chances de survie sont alors quasi nulles. Le réflexe millénaire leur est fatal.

Renards et chevreuils figurent eux aussi parmi les principales victimes de la route. Dans le seul canton de Fribourg en Suisse, 694 renards et 389 chevreuils ont été victimes du trafic au cours de l'année 2005. En France le nombre de collisions a été multiplié par quatre en huit ans. Sur autoroute, il a augmenté de 60 %. Ce phénomène s'explique par l'augmentation régulière des populations de cervidés et de sangliers qui utilisent des itinéraires de transhumance et colonisent de nouveaux territoires. Elles ont aussi de plus en plus une fâcheuse tendance à changer d'habitat, dérangées par la vie humaine. Ces collisions sont à l'origine de dommages matériels importants. Dans environ 5 % des cas, il y a des dommages corporels. Dans 45 % des cas de collision entre une voiture et un sanglier le véhicule est irréparable. Nous connaissons une MGB rouge de 1963 qui ne s'en est jamais remise. Chaque année, une centaine de personnes sont tuées dans ce type de collision. Les lieux les plus exposés sont les routes en sous-bois ou en lisière de sous-bois, quelle que soit l'importance de la voie et y compris les autoroutes malgré la présence de clôtures à gibier censées limiter les intrusions. Un animal ne recule en général devant aucune difficulté pour peu qu'il soit effrayé. Les chevreuils sont imprévisibles et ont tendance à venir très près des routes pour se nourrir. Présents partout, les renards peuvent facilement se faufiler sous les treillis de protection, creuser sous les barrières, et se retrouver accidentellement sur l'autoroute ! Lors d'hivers rigoureux, les animaux empruntent régulièrement les routes pour se déplacer, ou pour manger l'herbe sur les talus. Le début de l'heure d'été, lorsque les automobilistes se lèvent plus tôt pour aller travailler, est sans doute la période la plus meurtrière. En hiver, le froid et le vent les retiennent à l'intérieur de la forêt, ce qui diminue le risque de les croiser sur la route. Le printemps est

plutôt la saison du chevreuil, l'été celle des renards et des lièvres, tandis que l'automne et l'hiver sont des périodes propices pour les cerfs et les sangliers. C'est à l'aube ou au crépuscule que les animaux traversent le plus souvent les routes.

CONSÉQUENCES

À court terme, chevreuils, hérissons ou crapauds meurent de la collision avec les automobiles. À plus long terme, les routes qui découpent le territoire entraînent un isolement des populations qui disparaissent et une diminution de la diversité biologique. Les milieux ne peuvent plus être recolonisés. Il n'y a plus de brassage génétique possible par l'arrivée d'individus extérieurs. On observe également une baisse de la fertilité et une plus grande sensibilité aux maladies. Pour enrayer cette baisse, il faut sans doute protéger de grands espaces non morcelés par les infrastructures.

UNE SÉPARATION DIFFICILE

Il faut également sauvegarder tous les éléments qui permettent de relier les espaces naturels entre eux et maintenir de véritables corridors biologiques. L'hécatombe se poursuivra sans doute si rien n'est entrepris pour séparer le trafic automobile des déplacements des animaux. Ces signaux indiquant la présence de gibier sont relativement efficaces ainsi que la diffusion de spots radio. Dans certains endroits on fait appel à des détecteurs solaires qui émettent des sons pour effrayer la faune. Ailleurs on utilise aussi des barrières odorantes, ainsi que des treillis pour empêcher les animaux d'entrer dans les tunnels. Plus classiques, les passages à gibier et autres crapauducs permettent de limiter les dégâts. En France différents types d'aménagements et passages sont prévus pour la faune : Passages de la grande faune (PGF), Passages de la petite faune (PPF) et batrachoducs, passages spécifiquement aménagés pour les batraciens. Ces passages sont conçus de manière à inciter

les animaux à les emprunter : plantation d'espèces végétales appétentes sur les abords du passage attirant les animaux (fruitiers, frênes à baies...), en entonnoir jusqu'au passage.

RÉALISME

Avant d'accuser les autres, ces chauffards, avant de nous insurger contre les pouvoirs publics qui ne font rien, posons un regard critique sur notre propre comportement et adaptions notre conduite. Avant de nous en prendre aux inconscients qui écrasent des animaux sur les routes, regardons le pare-brise de nos voitures. En été, c'est un cimetière d'insectes que vous balayez à la station d'un coup de grattoir magique. La vie d'un chat serait-elle supérieure à celle d'un papillon ?

El Habib, 55 ans, ouvrier.

« 3 000 kilomètres, 3 jours, 3 nuits et 3 pays. »

Pour moi la route, c'est ce qui m'a permis d'arriver en France. Mon rêve, au Maroc, c'était de trouver un emploi, même si je n'avais aucune formation. Je rêvais de gagner un peu d'argent pour fonder une famille. Chez nous se marier coûte beaucoup d'argent. Direction la France. Mon frère était déjà installé là-bas. Un jour, au début des années 70, j'ai décidé de le rejoindre. J'ai eu l'opportunité de partir avec un ami qui s'en allait pour les vacances. J'ai fait 3 000 kilomètres dans le coffre de la voiture. Je m'en souviens comme si c'était hier. Depuis cette date, j'ai souvent fait la route dans l'autre sens. La route de l'immigration est devenue celle du grand voyage annuel vers le bled avec toute ma famille ; ma femme et mes huit enfants. Intérimaire, je peux me permettre de partir en juillet pour deux mois.

Le départ, c'est toujours le même rituel. On met deux jours pour charger le J 5. On a même réussi à emporter

des frigos, des congélateurs, des tables, des chaises, des vélos sans oublier les petits cadeaux pour les proches : café, thé, clous de girofle. Pas facile car à la fin, le porte-bagages est presque aussi haut que le fourgon. Si vous nous croisez sur la route, vous pourrez nous reconnaître très facilement. Il y a une bâche bleue sur le J 5 et des rideaux orange aux fenêtres. Il faut aussi remplir la glacière : boissons fraîches, blanc de poulet, saucisson turc, œufs durs. Avant de prendre la route, je pense toujours à faire une prière à la bonne heure et mes ablutions. S'il m'arrivait quelque chose, je serais pur. Je n'oublie pas non plus le Coran et le chapelet qui me protègent moi et ma famille.

La route est un stress permanent : je suis responsable de plusieurs vies. On s'arrête le moins possible ; seulement pour dormir, pour la pause pipi des enfants et la pause-café. Il faut surveiller les bagages sur le toit. Avant je dormais par terre sur une natte à côté du fourgon. Je m'allonge désormais face au camion car un jour des voleurs ont déménagé le côté opposé du porte-bagages sans que je m'en rende compte.

La route est longue : 3 000 kilomètres, 3 jours, 3 nuits et 3 pays. Le paysage est contrasté. La traversée de la France, c'est l'autoroute. En Espagne, c'est la montagne, les virages et les pompistes qui vous servent. Le Maroc, c'est plutôt les petites routes où se croisent charrettes tirées par des ânes, scooters et voitures. Entre, il y a la terreur du bouchon de Gibraltar puis le bateau où chacun se débarbouille et où les femmes remettent leurs bijoux.

À part la fatigue, d'autres désagréments attendent le chauffeur comme les pets, l'odeur des victuailles qui virent sous le soleil mais aussi les ronflements ou les cris des enfants qui se chamaillent. Pour rester concentré je m'amuse à déchiffrer les plaques d'immatriculation. On est toujours heureux de croiser un habitant du

même département au fin fond de l'Espagne. Je klaxonne et on se reconnaît.

L'euphorie du départ s'oppose à la tristesse et à la nostalgie du retour. On rentre à vide ou presque avec des olives, des fruits et des épices. On espère toujours l'an prochain. Inch'Allah.

Au-delà des clés de lecture, la route a un avenir. Suivez-nous !

TROISIÈME PARTIE

EN PISTE POUR CHANGER LA ROUTE !

Tous les chemins mènent à Rome.

MAXIME ÉREINTANTE



© Sherpaa

Nouveau standard

Pays-Haut. Route cultivée.

Gilles,

Pendant des années j'ai emprunté en voiture la route entre Audun et Aumetz dans le Pays-Haut pour me rendre au lycée à Thionville et pour beaucoup d'autres choses. Le dos longtemps tourné au Grand-Duché de Luxembourg, cette artère était vitale pour s'accrocher au sud. On la prenait dans la montée à la sortie d'Audun après le pont. Ça grimpait fort. À vélo, la côte cassait les jambes. Il fallait pousser jusque sur le plateau, là où subsistent deux gros poiriers en bord de route pour trouver un traître faux plat avant de croiser le pont de chemin de fer et la ferme de Hirps. Ensuite, descente et remontée jusqu'à un château d'eau et entrée triomphale dans Aumetz. À droite, un enrésinement en timbre-poste – comme l'auraient qualifié mes professeurs de géographie rurale pour parler d'une plantation d'épicéa ou « sapins de Noël » – qui avait fini par noircir le tableau. À gauche la gendarmerie. Plus loin, une école, la pharmacie à gauche. La voiture connaissait ce virage et cette entrée en ville par cœur. C'est fini. On ne traverse plus le centre de la commune. Contournement. Après le château d'eau on est détourné par la droite entre Crusnes cités et Aumetz sur une route bien propre plantée de quelques arbres et équipée d'un rond-point. Ça manquait encore dans la région. Comme un film que l'on connaîtrait par cœur et qu'un réalisateur aurait coupé en son milieu. Je n'étais pas venu depuis un moment dans le secteur. J'avais bien aperçu quelques travaux mais je n'avais pas bien compris. Interpellé et perturbé, même si je sais bien qu'il y a des choses plus graves sur Terre, j'ai voulu en avoir le cœur net, retrouver ce bout de pellicule égaré. J'ai repris le chemin à l'envers depuis le centre d'Aumetz. J'ai tourné à droite, suis passé devant la pharmacie, l'école et la gendarmerie. C'est après que j'ai eu la surprise : au niveau de l'ancien passage à niveau, juste avant le tournant et la montée vers le château d'eau, la route avait disparu. Un panneau jaune indiquait bien « route barrée » mais l'objet technique en question avait disparu, remplacé par la culture de

céréales. On cultivait la route ! Image peut-être prémonitoire pour le reste de l'humanité. J'ai fait quelques pas sur ce qui avait été mon chemin. Le paysage était toujours là, les séquences se succédaient à nouveau, dans un travelling avant piétonnier, au ralenti mais sous mes pieds l'asphalte avait disparu. J'ai eu l'impression de marcher dans le lit d'un fleuve disparu, au milieu d'un cours d'eau recouvert qu'on aurait voulu supprimer, camoufler comme on savait si bien le faire dans certaines grandes villes françaises des années 70. Des générations avaient creusé ce sillon, dessiné ce tracé désormais effacé. J'ai alors songé aux sécheresses qui chaque été permettraient aux pilotes d'avions avertis d'apercevoir sur le sol du plateau le fantôme d'une voie disparue. L'avenir de la route est ailleurs.

*Luc,
Thionville
Mai 2006*

Une fois les évolutions de la route prises en compte, une fois de nouvelles clés de lecture envisagées, il paraît nécessaire de fixer quelques pistes pour une nouvelle approche de la route et des mobilités. Il faut notamment s'intégrer dans une démarche de développement durable et développer de nouvelles méthodes et de nouveaux outils.

REDÉCOUVRONS LE PARCOURS !

Nous devrions toujours être en mouvement.

ROBERT BURTON

RETOUR À SAINT-JACQUES

La « virtualisation » de l'espace, ce rejet du temps du voyage considéré comme un temps ennuyeux, perdu, semble peu à peu passer de mode. Entre la tour Saint-Jacques de Paris et la basilique de Saint-Jacques-de-Compostelle, les chemins jalonnés de coquilles se peuplent de nouveaux pèlerins. Dans un étrange renversement, le temps long, celui de la marche, de la douleur dans les mollets, de la pluie qui mouille, des nuits dans le froid, des villes qui se découvrent, des personnes que l'on rencontre, ce temps du voyage redevient un moment de plaisir. Vous ne marchez pas ? Peut-être courez-vous ? Pour les joggers du soir ou du week-end traversant les villes et attaquant les côtes avec bonheur, grimaçant quand le paysage défile trop lentement, le marathon est le fin du fin. La distance entre la plaine de Marathon et Athènes, *customisée en yards* pour les jeux de Londres d'après-guerre devient un élément de redécouverte des paysages urbains. Qui a couru Paris-Versailles, peut décrire les forêts et le relief du Bassin parisien. Les villes se redécouvrent par la course. Les coureurs du dimanche font d'un parcours urbain, d'une route, un plaisir très particulier de voyageurs.

IMMERSION DANS LE PARCOURS

Même les compagnies aériennes ont compris que le voyage se mettait en scène, que la route était le voyage. En installant des caméras dans le nez et sous l'avion, elles ouvrent l'habitacle sur les paysages. Géo-localisé, vous découvrirez l'arrivée sur le Labrador. Vous apercevrez avec effroi l'immensité des océans survolés. À l'atterrissage, l'apparition de la piste au loin, le mouvement de l'avion moins direct que vous ne l'imaginiez ou le ressentiez, pourra être vécu comme un plaisir, une récompense. Le voyage, la route et sa réalité réapparaissent. Souvenez-vous. Il y a encore quelques années les passagers applaudissaient lorsque les roues touchaient le tarmac. Aux dernières nouvelles, la coutume serait encore vivace en Russie et en Afrique. Dans le Concorde, comme dans le TGV, seule la vitesse était affichée. Dans le road movie par contre, votre destination n'a que peu d'importance. Seuls la route et le mouvement comptent. Qui se souvient du début de *Thelma et Louise* ? Qui peut dire où elles habitent, ce qu'elles font de leurs journées ? Identités en mouvement. C'est leurs apprentissages mutuels, les meurtres, le policier qui cherche à rattraper les dégâts, le décor sublime, le baiser et le saut dans le vide qui vous ont marqué. Qui se rappelle que la route 66 part de Chicago et non de la côte Est ? Qu'importe ! Comme Forrest Gump qui court, c'est le temps passé sur la route qui est important. Paul Auster, dans *Brooklyn's Folies* décrit un homme qui part se retirer dans un coin de ce quartier pour mourir en paix, sans rencontrer personne. Mais petit à petit, en faisant ses courses, en se promenant dans la rue, il se remet à découvrir la ville, les habitants... et la vie.

Alors prenez la route. Prenez le chemin des vacances. Découvrez Valence et ses places superbes en allant vers le Sud. Faites la route des vins en vous arrêtant dans chaque village. Ou simplement au détour d'une route anonyme, découvrez votre paysage. La route est votre voyage. Vous n'en reviendrez pas.

Et si votre ambition est aussi citoyenne, regardez autrement le morceau d'asphalte sous vos pieds, les voitures croisées et commencez à réfléchir en termes de « développement durable » et de « mobilité soutenable » – plutôt que « mobilité durable » synonyme de course en avant ou d'emballlement permanent.

CONSTRUISONS UN NOUVEL AVENIR POUR LA ROUTE !

Voter avec ses pieds.

EXPRESSION QUI POURRAIT CHANGER DE SENS

La route, les transports et les mobilités doivent s'intégrer dans une approche globale du développement durable.

INTÉGRER L'APPROCHE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Il s'agit de croiser trois univers qui ont tendance à s'opposer : le développement économique, le progrès social et la préservation des patrimoines naturels et culturels. C'est toute la difficulté d'une pensée systémique qui combine la performance pour l'économie, l'équité pour le social et l'éthique pour l'environnement.

PRENDRE CONSCIENCE DES ENJEUX

Cette approche essentielle nécessite que soient bien pris en compte un certain nombre d'enjeux et de défis.

Défis sur le plan économique tout d'abord :

- enjeu de développement : assurer l'optimisation des investissements par la performance du réseau ;
- enjeu de compétitivité : assurer l'attractivité des hommes, des activités et des richesses ;
- enjeu de recherche-développement : trouver des solutions pertinentes en termes de sécurité, d'anticipation et d'énergie ;
- enjeu d'image : contribuer à créer une identité innovante (Freiburg, La Rochelle...).

Défis sur le plan environnemental ensuite :

- enjeu de maîtrise de la saturation urbaine : maîtriser le développement du transport individuel ;
- enjeu de sûreté et de santé publique : assurer la santé des citoyens ;
- enjeu écologique et de développement durable : diminuer l'empreinte écologique des transports et les nuisances ;
- enjeu d'économie d'énergie : développer les énergies alternatives et les mobilités douces.

Défi sur le plan sociétal enfin :

- enjeu d'information et de connaissance : disposer d'une information continue sur les flux et le système intermodal de mobilité ;
- enjeu politique : construire une nouvelle gouvernance multiscalaire et intermodale des systèmes de mobilité ;
- enjeu d'aménagement du territoire : assurer la desserte et l'accessibilité à tout le territoire ;
- enjeu d'égalité d'accès : assurer l'accès de toutes et de tous à la ville par les transports et promouvoir le droit à la mobilité comme un droit générique ;
- enjeu de citoyenneté et de participation : associer les habitants aux diagnostics et à la négociation ;
- enjeu de lisibilité de l'offre et d'ergonomie : permettre une navigation aisée dans la ville à la carte ;
- enjeu d'imaginabilité : permettre l'approche de la complexité par tous ;

- enjeu de gouvernance enfin : concevoir des processus d'intelligence collective des mobilités qui dépassent les seules autorités organisatrices de transport pour associer l'ensemble des acteurs locaux et éviter l'apparition de nouveaux conflits d'usage et d'inégalités (sociales, spatiales, temporelles et cognitives) en développant notamment des interfaces de dialogue entre usagers et décideurs.

SE FIXER DES OBJECTIFS

Au-delà des réflexions générales, il s'agit pour les différents partenaires concernés de se fixer des objectifs :

- diminuer les émissions classiques ainsi que les nuisances sonores liées au transport ;
- limiter les émissions de gaz à effet de serre produites par le transport ;
- abaisser de façon significative le nombre de tués et de blessés sur les routes ;
- s'occuper du problème de la congestion et réduire les embouteillages ;
- réduire la fracture de mobilité entre les différentes couches sociales et entre les régions les plus riches et les plus pauvres ;
- améliorer l'accès à la mobilité pour toutes les couches sociales afin de leur permettre de bénéficier des soins de santé, de l'enseignement et de l'emploi.

Enfin, il s'agit de prendre le temps de s'interroger sur les effets à moyen et long termes de cette culture de l'urgence et de la vitesse à tout prix.

Cette nouvelle approche des mobilités est l'affaire de toutes et de tous, citoyens de la route, usagers volontaires ou pèlerins de force. Elle nécessite une prise de conscience et un changement de regard rapide sur les réseaux et sur les mobilités.

CHANGEONS DE REGARD !

Beau chemin n'est jamais long.

ENCOURAGEMENT

La mobilité serait devenue l'essence même de l'époque contemporaine. Face à ces évolutions, nous ne pouvons plus regarder les réalités d'aujourd'hui avec les lunettes d'hier. Se donner une nouvelle ligne de conduite pour les années à venir, développer le concept de mobilité soutenable, nécessite que nous changions de regard sur la route et les mobilités.

CHANGER DE REGARD SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN ET LA MOBILITÉ

- Une chaîne et des systèmes de mobilité plus que des modes isolés.
- Des articulations plus que des oppositions entre transports en commun et voiture individuelle.
- Des services intégrés de mobilité plus que des modes de transport isolés.
- Une démarche multiscalaire de la rue à l'interrégional : bâti, voirie, espace public, système de transport.

ASSURER LES CINQ CONTINUITÉS

- *Continuité spatiale.* Développement de solutions complémentaires dans des lieux à faible densité (transport à la demande, autopartage,...).
- *Continuité temporelle.* Jour/nuit, semaine/week-end, période scolaire/vacances.
- *Continuité informationnelle.* Information continue à l'utilisateur en amont, pendant et après la mobilité.
- *Continuité politique.* Dépassement des frontières administratives. Cohérence des politiques engagées pour les différents modes. Cohérence des stratégies à différentes échelles et sur différentes périodes.
- *Continuité tarifaire.* Intégration multiscalaire des systèmes tarifaires.

FAIRE TOMBER LES FRONTIÈRES

- Entre la recherche et l'expérimentation.
- Entre les décideurs et les usagers citoyens par des interfaces de dialogue.
- Entre les transports publics et la voiture individuelle.
- Entre les différents opérateurs urbains : transporteurs, fabricants de mobilier urbain, urbanistes...

CHANGER DE PARADIGME

- Passer de la route au parcours.
- De l'infrastructure aux services.
- Du chemin à l'autoroute intelligente.
- Du transport à la mobilité.
- De la carte au GPS.
- Des voyageurs aux peuples de la mobilité.
- Du comptage aux outils de la mobilité.
- Des transports aux systèmes de mobilité intermodaux.

- De la gestion des transports à l'intelligence des systèmes de mobilité.
- Des arrêts de bus aux nouveaux lieux de la mobilité.
- Du droit de passage au droit à la mobilité.
- De la vitesse à la sécurité.
- Des héros de la route au confort.
- Passer du voyageur au « mobilien », cet individu capable de surfer sur les modes de transport et les réseaux.

INNOVONS !

L'habitude émousse les sens.

MONTAIGNE

Changer de regard ne suffit pas si ces transformations ne s'accompagnent pas d'un certain nombre d'innovations et de mesures concrètes.

S'appuyer sur les nouvelles technologies

LIMITER LES NUISANCES LIÉES À L'EXPLOSION DES TRAFICS PAR LE DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES PROPRES

On pense d'abord au développement des technologies de traitement des rejets dont le « post-traitement » qui consiste à traiter les gaz d'échappement. Différents procédés existent déjà comme les filtres à particules. On songe également aux carburants alternatifs, au « gaz naturel véhicule » utilisé dans différents réseaux et aux « biocarburants ».

La piste des technologies alternatives « moins polluantes » reste encore largement à explorer avec toute une gamme de moteurs adaptés :

- les *véhicules électriques*. Les bus électriques n'émettent quasiment pas de polluants, jusqu'à quatre fois moins de gaz à effet de serre que les filières à gaz et sont silencieux. Les limites actuelles sont celles des batteries avec une autonomie de moins de 100 kilomètres ;
- des *véhicules hybrides* (essence-électricité), qui remportent déjà un large succès et sur lesquels les constructeurs français se penchent ;
- des *véhicules à pile à combustible*. Le moteur électrique, qui fonctionne à l'hydrogène, n'émet dans l'atmosphère ni gaz carbonique ni autres gaz polluants. Localement, il ne laisse derrière lui que de l'eau. Des recherches doivent encore être menées sur le stockage et la production de ce gaz dont l'empreinte écologique globale reste lourde.

PROFITER DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (TIC)

Les TIC peuvent être mises à contribution pour faire apparaître des capacités nouvelles et offrir des services de meilleure qualité au moindre coût économique et social. Les applications existent déjà dans certains domaines comme l'information multimodale des voyageurs, les systèmes de paiement, le télépéage, la gestion du trafic...

EXPLORER LES PISTES DE LA RÉALITÉ AUGMENTÉE

Le développement combiné des TIC embarquées et de la géo-localisation permet d'envisager une révolution dans le rapport des véhicules et de leurs usagers à l'espace, au territoire ainsi qu'aux services et aménités disponibles. Cette réarticulation entre

usager, véhicule et territoire qui permet de combiner information, sécurité, citoyenneté, marketing territorial, éducation, cognition et affectivité, ouvre de nouvelles voies pour la mobilité soutenable. On peut imaginer la fin de « l'effet tunnel », de la « voiture bulle » qui passe d'un endroit A à un endroit B le plus vite possible avec tous les effets négatifs connus pour l'utilisateur : isolement, déréalisation, insécurité routière, perte de vigilance...

Outre l'intérêt de ces équipements pour l'utilisateur (paiement, guidage, sécurité...) ou pour la gestion des flottes et des personnels, ces applications sont porteuses d'avenir. Cette « réalité augmentée » dans laquelle peuvent déjà se mouvoir les usagers est un élément de la mobilité soutenable. Nous croyons à l'intérêt de ces systèmes d'information embarqués et du géo-référencement de données mobilisables – le long des voies de transport – pour l'information du voyageur sur les temps de parcours, la géographie, la population, l'histoire ou l'économie des zones traversées à travers plusieurs expériences menées sur des flottes de bus, de bateaux ou de véhicules individuels. Ces systèmes transforment le véhicule en récepteur permanent, sorte de « scanner mobile » qui modifie l'interaction entre le passager et le territoire à partir notamment des interfaces audio et vidéo embarquées et permet des évolutions en terme de mobilité soutenable : sécurité augmentée, temps d'attente et de transport supportables, information citoyenne (...). Ils permettent également de stocker et de mémoriser de l'information par le véhicule qui pourra être réutilisée plus tard par l'utilisateur.

ACCEPTER LA NOUVELLE IDENTITÉ DES VÉHICULES

Les possibilités d'émission d'informations par le véhicule en direction du territoire ou d'autres véhicules tout au long du trajet sont également riches de promesses. L'amélioration des interfaces autorisant une bonne perception de l'information, tout comme l'ergonomie générale de ces systèmes embarqués

font partie des pistes envisagées. Plus globalement, la question d'une nouvelle identité visuelle et informationnelle des véhicules en mouvement et des territoires traversés est posée par l'émergence et le croisement entre ces TIC embarquées et la géo-localisation de l'information multicritères.

METTRE EN PLACE DES MESURES DE PROTECTION

La mise en place d'une politique de mobilité soutenable nécessite que soient notamment prises et appliquées certaines mesures sur le bruit, la signalisation ou la santé.

RÉDUIRE LE BRUIT

Un certain nombre de mesures pourraient être prises : évitement des zones habitées ou des activités vulnérables (écoles, hôpitaux) ; réalisation de protections (écrans antibruit, merlons) ; mise en œuvre de revêtements moins bruyants ; isolation acoustique des façades ; prise en compte des nuisances sonores existantes dans les documents d'urbanisme. La mise en place de protections contre le bruit ne doit pas entraîner pour l'utilisateur la perte d'une grande partie de l'information sur l'environnement, ni créer un sentiment d'enfermement pour les riverains.

FAVORISER L'INTÉGRATION PAYSAGÈRE

La construction de nouveaux réseaux routiers doit être conçue en amont de façon à assurer une intégration maximale dans le paysage, et à compenser pour les usagers toute l'information perdue, cachée. L'éducation au paysage qui reste à construire devra intégrer tous les espaces de la ville en mouvement.

AMÉLIORER LE CONFORT DES USAGERS

Les éléments de l'environnement visibles de la route contribuent à la sécurité de la circulation et au confort des usagers de la route. Ils complètent le guidage visuel et peuvent rendre le parcours plus riche et intéressant. La vue – même lointaine – sur les villes, les fleuves, les collines, etc., fournit aux usagers des possibilités d'orientation qu'il faut préserver. Les plantations peuvent contribuer à améliorer le guidage visuel et à rompre la monotonie du tracé tout comme la signalisation du patrimoine culturel des régions traversées par des moyens appropriés : panneaux, audio-guidage, centres d'information sur les aires de service, etc. Les aménagements paysagers peuvent également contribuer à la protection contre l'éblouissement et les intempéries (vent, neige, etc.). Pour les mêmes raisons de lisibilité, de sécurité et d'esthétique, la publicité commerciale à proximité des routes et autoroutes devrait être évitée et les lois déjà en rigueur appliquées. C'est une nouvelle ergonomie de la route qu'il faut imaginer, un design complet des réseaux qu'il faut repenser.

Valoriser les mobilités douces pour la santé

PRENDRE CONSCIENCE DES EFFETS POSITIFS

L'importance de la marche et du vélo pour la santé est largement reconnue par les instances médicales. Trente minutes d'activité physique quotidienne ont des effets spectaculaires sur notre bien-être : réduction de 50 % du risque de coronaropathie, de diabète de l'adulte et d'obésité ; réduction de 30 % du risque d'hypertension ; baisse de la pression artérielle chez les hypertendus ; protection contre l'ostéoporose ;

amélioration de la coordination, de la mobilité, de la force et de l'endurance ; augmentation de l'estime de soi et un bien-être psychologique global. Les personnes régulièrement actives participent généralement davantage à la vie sociale. En outre, ces pratiques contribuent également à la réduction de la pollution atmosphérique et du bruit dans nos agglomérations. « Une journée de sentier, une semaine de santé » rappelle la vieille maxime du Club vosgien.

ENCOURAGER LA PRATIQUE QUOTIDIENNE DÈS L'ENFANCE

Place aux jeunes. Il importe tout d'abord de prendre très tôt l'habitude de se dépenser physiquement pour continuer à avoir un mode de vie actif à l'âge adulte. Les déplacements pour l'école sont l'occasion de prendre l'habitude de marcher et de faire du vélo. L'autonomie de l'enfant doit être favorisée par la sécurisation des accès (pistes cyclables, passages...), la mise à disposition de matériel (par des vélos) ou le développement de démarches solidaires comme le pédibus où les parents s'occupent à tour de rôle d'accompagner les enfants à l'école.

LEVER LES OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

Il s'agit de travailler dans le sens d'un environnement plus attrayant et répondant aux besoins quotidiens en matière de déplacements. Des études du comportement aux passages pour piétons indiquent que les enfants et les personnes âgées, en particulier, sont retardés par l'augmentation du trafic. Une circulation routière dense peut créer un sentiment d'insécurité, d'anxiété et de stress. Dans les pays européens où des aménagements sont prévus pour les cyclistes, un grand nombre d'adultes âgés continuent à faire du vélo. Ailleurs, la création de conditions permettant de surmonter les obstacles actuels à la marche et au cyclisme est un investissement prioritaire et

judicieux : limitations de vitesse, rues à faible vitesse (15 km/h), zones piétonnes et mesures de ralentissement de la circulation ; amélioration de l'infrastructure routière et des lieux de stockage (garages à vélos sécurisés...) pour les cyclistes ; redistribution de l'espace routier en faveur des usagers non motorisés (pistes cyclables...). Il faut aussi définir de véritables politiques d'aménagement du territoire où les distances et les temps d'accès aux services soient courts et faire en sorte que les lieux importants de notre vie quotidienne deviennent accessibles à pied et à vélo. Il faut introduire les notions de temps d'accès dans l'urbanisme et en finir avec la séparation fonctionnelle pour imaginer une ville plus compacte, accessible et hospitalière pour toutes et pour tous. Une ville des distances courtes plutôt qu'une ville éclatée. La figure de la *Randstadt* plutôt que celle de Los Angeles.

DÉVELOPPONS UN NOUVEAU SAVOIR-FAIRE

*Les hommes viennent de Mars,
les femmes viennent en bus.*

DICTON FRANÇAIS DU DÉBUT DU XXI^e SIÈCLE

Il s'agit également de développer de nouvelles méthodes et de nouveaux outils pour l'acquisition, la structuration, le traitement, l'analyse et la diffusion de l'information sur la mobilité des personnes et des biens. Il nous faut disposer de méthodes solides pour la modélisation, l'optimisation des réseaux et flottes de véhicules mais également d'outils de simulation pour favoriser le partenariat de projet, la co-construction de solutions adaptées et l'aide à la décision. Une nouvelle ingénierie des systèmes de mobilité reste à inventer.

OUTILS POUR LA CONNAISSANCE, L'ANALYSE ET L'ÉVALUATION DES SYSTÈMES DE MOBILITÉ

- Systèmes d'observation des mobilités et de collecte d'information (comptages, captation d'images, utilisation de bases de données...).

- Outils dynamiques de représentation du système de mobilité (système d'information géographique et cartographie dynamique spatio-temporelle).
- Outils d'analyse de la demande (enquêtes...).

OUTILS POUR LA CONCEPTION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DURABLE

- Outils de modélisation, de simulation et d'optimisation (du réseau neuronal aux plates-formes de réalité virtuelle) pour l'aide à la décision : modèle agrégé, modèle désagrégé, constante de temps, multi-agents.
- Outils de concertation et de dialogue sociétal (forums, débats, comité de ligne, Internet...) permettant d'associer acteurs du transport et usagers à la prise de décision.
- Partenariat public-privé pour la mise en place de nouvelles infrastructures.

OUTILS POUR LA PLANIFICATION ET LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

- Outils réglementaires de planification intégrant les temps d'accès aux lieux d'habitation, de travail, d'approvisionnement et de loisirs (PDU, PDE, Plan communal de mobilité, PLU, SCOT,...).

OUTILS FINANCIERS

- Intégration du coût global de l'automobile pour la société et répercussion sur les conducteurs.
- Développement des péages urbains dans les centres des villes.
- Mise en place d'une taxe d'usage de l'espace public variable en fonction des heures, ce qui permettrait de faire varier les tarifs.

- Suppression des avantages fiscaux accordés aux automobilistes.
- Mise en place de vignettes écologiques dont le produit irait à la création de parcs urbains et d'espaces piétonniers.

OUTILS POUR LA MISE EN ŒUVRE, L'EXPLOITATION ET LA GESTION DES SYSTÈMES DE MOBILITÉ DURABLE

- Organisation des transports urbains et interurbains et système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur.
- Utilisation rationnelle et partagée de la voiture (covoiturage, autopartage,...).
- Information, services, tarification, nouvelles technologies et centrales de mobilité pour faciliter l'intermodalité.
- Intégration des modes doux (marche à pied, vélo...) et alternatifs au système de mobilité.
- Ferroutage.
- Développement des transports intelligents, systèmes intelligents pour l'assistance à la conduite et la route automatisée.
- Mesure de l'empreinte écologique de chaque équipement et infrastructure.
- Gestion des conflits d'usage de la voirie et séparation des flux.
- Gestion spécifique des mobilités événementielles (événements culturels ou sportifs).
- Développement du quatrième réseau souple (transport à la demande...).
- Gestion des nouvelles mobilités nocturnes.
- Outils de conciliation pour une route et une rue apaisées.

OUTILS DE GOUVERNANCE

- De nouvelles « coalitions territoriales » pour la mobilité associant tous les partenaires concernés : gestionnaires de réseaux et de flotte, entreprises industrielles et de services, collectivités et pouvoirs publics, universités, laboratoires de recherche et citoyens.
- Des comités régionaux des transports équivalents aux comités de ligne.
- Des agences du temps et de la mobilité, structures hybrides associant urbanisme, économie et transport.
- Des structures de management urbain et de conseil en mobilité.

Au-delà des techniques, il n'est de richesse que d'hommes. Avec de tels outils technologiques et de gouvernance, nous devons et pouvons passer de la gestion technique des infrastructures à une intelligence collective des mobilités, de la route à la mobilité, de l'automobiliste, cycliste ou piéton au « *mobilien* ». À nous de jouer.

Route virtuelle. Partie gagnante.

Gilles,

Juillet. Arrêt imposé sur l'Aire du poulet de Bresse entre Besançon et Lyon. Freiner pour ne pas écraser un pic-vert. Incroyable mais il est vrai que le site est en pleine campagne. À la station, j'ai à nouveau pris la mauvaise file. Les retraités sur la route des vacances ont décidé de laver leur pare-brise avant... et arrière. Les seaux et les spatules sont là. Autant s'en servir. Tout à l'heure, un couple de Hollandais s'était rendu compte un peu tard qu'ils n'avaient pas leur carte de crédit. Résultat : temps perdu et tentative d'infiltration dans la fille voisine, là où les touristes en partance pour le soleil oublient de te voir. Rituel de la pompe et passage à la boutique. Devant la porte vitrée, face aux voitures, le même jeune homme aux cheveux courts, lunettes de soleil, cigarette, chaussures italiennes et œil plissé veille. Chasseur.

Ici tous les services sont disponibles : essence, toilettes, téléphone, détente, change-bébé, télévision, douches, pneus, vidange. Un vrai village de route. À défaut d'appuyer sur le champignon vous pouvez toujours vous passer les nerfs sur un jeu électronique. Votre gamin a bien sa Play Station mais ce n'est pas pareil. Entre les points argent, les automates à café, les cabines téléphoniques, les boîtes postales jaunes, vous apercevez un vieux souvenir. Écran, volant noir avec logo central au cheval noir cabré. Levier de vitesse. Caisse rouge. Vous retrouvez avec un certain plaisir un de ces jeux qui ont marqué votre enfance. Mais le produit a évolué.

Vous avez le choix entre plusieurs modes. Le premier s'intitule « mode course contre le temps ». Le but est simple : atteindre la ligne d'arrivée le plus rapidement possible. « Selon ton temps, les données de ta course sont sauvées et tu peux courir contre ta propre voiture fantôme ». Un miracle qui ne se renouvelle pas dans la vraie vie. Le second s'appelle « mode cœur ». On vous propose : « Fais ce que demande ta

partenaire et observe son humeur grandir. » On veut croire que la formule ambiguë et machiste est imputable à une mauvaise traduction. La machine ne tutoie que les hommes et la femme est réduite à l'objet, au partenaire à côté. Le troisième mode « Out Run » poursuit dans la même fibre : « Amuse-toi à conduire avec une partenaire de tes rêves. Choisis ton parcours et essaie d'atteindre la ligne d'arrivée avant que les temps ne soient finis. » D'autres options sont proposées dès qu'on a inséré la pièce. On peut choisir entre plusieurs modèles de voitures italiennes. La Testarossa est tentante. On peut choisir la musique, élément essentiel quand on roule. On peut aussi choisir le point de vue sur la voiture et le paysage. On peut voir défiler un panel de paysages là où quelques années plus tôt, on n'avait droit qu'à un vulgaire circuit. Bord de mer, route enneigée, châteaux et même zones industrielles en décor. La route plus vraie que nature. Game over. Il était temps. Les mentalités évoluent moins vite que les techniques.

Avant de reprendre sa voiture, petite pensée pour le manège désuet d'à côté. Délaissé et en panne : le pauvre poulet était fait pour se trémousser avec des gamins sages sur le dos. Plaisir des parents. Mais comment s'incarner en pilote de volatile ? Qui a déjà vu des touristes partir en vacances sur de tels engins ? Vous croiserez bien quelques poules et poulets sur votre chemin mais c'est une autre histoire. Vous quittez l'aire d'autoroute. Dernier coup d'œil en arrière. Pour signaler l'endroit, les concepteurs se sont sentis obligé d'ériger un énorme poulet de Bresse en métal et deux colonnes de chaque côté du pont. Nouvelle ville, nouveaux signaux. Du ciel, l'aire doit ressembler à un gigantesque nid-de-poule... habité.

Luc
Autoroute,
Juin 2006

Conclusion

DE LA ROUTE À UNE INTELLIGENCE DES MOBILITÉS

Ne pas y aller par quatre chemins.

EXPRESSION POPULAIRE



© Sherpaa

Épreuves

Olivier Frérot, 46 ans, DDE.
« Pour une route apaisée. »

En tant qu'ingénieur des ponts et chaussées, je construis et j'exploite des routes. Il s'agit en premier lieu de permettre aux gens de circuler. Le système doit fonctionner et la sécurité doit être assurée. Nous avons également un souci esthétique et de design au sens anglo-saxon du terme, c'est-à-dire un réseau fonctionnel, agréable et beau pour les usagers. Désormais, nous sommes de plus en plus attentifs à l'agrément, pour une conduite apaisée. Nous travaillons davantage dans le sens d'une route apaisée, design et belle. C'est nécessaire pour les usagers mais aussi pour les riverains, notamment dans les villes et les banlieues où les plus pauvres supportent les nuisances les plus fortes. La route doit être moins dure dans sa conception, les produits utilisés, la réalisation, l'insertion paysagère et le fonctionnement avec les véhicules qui la parcourent.

Priorité à la qualité et à l'usage. On peut travailler sur des démarches ISO 14001 et anticiper les impacts. Jusque-là, la norme routière était au centre du processus. Maintenant, les usagers et les riverains doivent prendre cette place. On peut rassembler les compétences et savoir-faire autour de l'usage en mettant en avant la question du design et donc du sensible. C'est l'usage qui rassemble. Cette approche nécessite des enquêtes, de l'ouverture, de l'échange et donc l'association de compétences multiples en plus de l'ingénieur : philosophes, architectes, artistes, sociologues, gens de marketing... L'ensemble doit s'incarner dans un visuel, un ressenti qui jusqu'à présent n'étaient pas au centre du projet. Tous les sens sont convoqués pour aborder et imaginer cette route sensible et apaisée : sons, odeurs, vision... Il s'agit de mettre l'homme au cœur du projet routier. Pour nous, la vitesse n'est plus l'objectif principal. Nous préférons

privilégier la fiabilité d'un temps de parcours et l'apaisement. Il faut faire feu de tout bois pour imposer cette approche. Si nous ne nous mettons pas au travail, les usagers et les riverains ne voudront bientôt plus de la route.

Routes de demain. La route de demain devra être moins agressive, acceptable pour les hommes et pour l'environnement. Il faudra que l'on soit capable d'évaluer et de minimiser les impacts et de développer le confort et le plaisir des automobilistes. Cette approche nouvelle entraîne une transformation radicale des processus de conception, de construction, de contrôle et des logiques de compensation. Nous sommes face à un changement de paradigme qui nécessite de repenser la nature même du métier d'ingénieur des ponts et chaussées vers le management environnemental des systèmes routiers. Les Suisses et les Scandinaves sont en avance dans ces domaines mais nous pouvons avancer très vite. La route de demain devra être intelligente sans pour autant déresponsabiliser le conducteur en le transformant en un être passif et amorphe pris en charge par des systèmes experts qui réguleraient tout. Nous devons nous méfier de la gestion purement technique de la route comme du reste. Il ne faut jamais oublier la sensibilité de l'automobiliste et de l'utilisateur et toujours veiller au maintien du plaisir de conduire.

Routes d'art et ingénieurs-artistes. Mon rêve est que l'on réussisse à construire des « routes d'art » comme l'on parle « d'ouvrages d'art », c'est-à-dire des routes construites par des ingénieurs-artistes. C'était le cas au XIX^e siècle quand l'ingénieur était aussi architecte et artiste. La séparation date du siècle suivant. Comme nous ne sommes pas ou plus formés à ces questions, comme nous n'avons plus été habitués à cette approche sensible et transversale, nous devons nous

associer d'autres compétences. C'est le sens de nos réflexions sur l'axe Saint-Étienne/Givors autour de l'idée de « route design ».

J'aime beaucoup les routes, les voyages et les paysages. Pour moi, la route, c'est le plaisir de la découverte, la rencontrer, le dévoilement permis par la mobilité. La route, ça veut dire « on part ». La route dont je rêve actuellement est celle sur laquelle je circule à vélo en bord de Loire. Il y a le relief, la route, le village et le fleuve. J'ai l'impression que pour une fois, l'homme n'est pas à contresens.

La route vous a été contée. Aventure partielle et partielle qui devra être complétée, amendée. Projet sans fin auquel nous vous invitons à participer. Nous avons eu plaisir à cheminer avec vous, à flâner, à divaguer parfois sur des chemins de traverse. Nous espérons ne pas vous avoir perdu en route. Avant de vous quitter, nous souhaitons vous proposer quelques balises pour demain. Synthèse et feuille de route.

DÉVELOPPER UNE PENSÉE DU MOUVEMENT

Sur cette question de la route et des transports, nous devons passer d'une pensée en mouvement à une pensée du mouvement et des systèmes de mobilité.

IMPOSER UNE APPROCHE EN TERMES DE MOBILITÉS SOUTENABLES

Les attentes en termes de mobilités ne peuvent plus être satisfaites par la seule création d'infrastructures. Il faut optimiser les systèmes de transports existants et assurer un meilleur équilibre entre les modes. L'alternative à la voiture réside sans doute dans la continuité géographique, politique, informationnelle

et tarifaire. Il faut casser les frontières entre recherche et expérimentation, usagers et techniciens. On peut passer de la voiture personnelle à une voiture individuelle publique.

CONSTRUIRE UNE INTELLIGENCE COLLECTIVE DES MOBILITÉS

La solution est sans doute dans une gouvernance et une intelligence collective des mobilités. Pour atteindre cette performance supérieure des systèmes de mobilités, il s'agit de développer des processus cognitifs d'apprentissage, de représentation, de décision, mais aussi des processus sociaux comme le partage, l'échange, la négociation, ou encore des processus relationnels comme la reconnaissance, la compétition, l'implication. L'intelligence collective des mobilités passe par l'existence de territoires intelligents, de réseaux de transport intelligents (vélos, voitures, trains, transports en commun...) et de véhicules intelligents. Elle passe par le développement d'une nouvelle ingénierie : une ingénierie technique des réseaux de transports ; une ingénierie sociale et environnementale de prise en compte de tous les impacts et une ingénierie sociétale de mobilisation de tous les acteurs.

CHOISIR DES TERRITOIRES D'EXPÉRIMENTATION

Les questions de transport et de mobilité sont l'occasion de faire travailler ensemble les laboratoires, les entreprises, les pouvoirs publics et les citoyens autour de projets et expérimentations de systèmes de mobilité qui contribuent à l'amélioration de la qualité de la vie et assurent le droit à la ville et à ses services : autoroutes intelligentes, centrales de mobilités, covoiturage, etc.

INTÉGRER LA ROUTE DANS UNE RÉFLEXION PLUS LARGE SUR LA VILLE

Il nous faut concevoir des villes et des territoires plus accessibles et hospitaliers et s'interroger sur l'émergence d'une nouvelle culture de la mobilité et sur les figures contrastées d'un nomadisme souhaité ou subi :

- optimiser l'utilisation des infrastructures en développant notamment les transports intelligents (véhicule et réseau) et intégrer les nouvelles technologies pour assurer la maîtrise des déplacements, l'infomobilité, l'intermodalité ;
- développer une approche spatio-temporelle des systèmes de mobilité et des espaces ;
- favoriser les transferts vers les modes les plus respectueux de l'environnement ;
- assurer l'accessibilité des temps et des territoires les moins denses ;
- développer l'ergonomie des réseaux, pour une navigation aisée dans la ville en repensant l'information, la signalétique, la sécurité et le confort des usagers (consignes...) ;
- favoriser la convivialité et l'urbanité en associant la question des espaces collectifs à la mobilité et en s'intéressant à la qualité des temps de transport et d'attente.

INTÉGRER LE « MOBILIEN »

Le nomade d'aujourd'hui est capable de se mouvoir dans les temps et les espaces de « la ville à la carte ». Cet être n'est plus un piéton, un cycliste, un automobiliste ou un utilisateur des transports en commun. Avec une pratique multimodale, il est un peu tout à la fois, capable de surfer sur l'ensemble des éléments du système de mobilité. C'est un « *mobilien* ». Cet être c'est vous, c'est moi si nous réussissons à mettre en place tous les éléments d'une politique de mobilité soutenable.

IMAGINER UNE NOUVELLE CARTE D'IDENTITÉ

La mobilité nécessite de repenser nos « cartes d'identité » et les limites de nos circonscriptions électorales. Les définitions et critères habituels ne conviennent plus au *mobilien*. Les éléments de stabilité se perdent, la famille se recompose et la société à la carte s'impose. Notre identité ne peut se limiter à une date et un lieu de naissance, le nom des parents et l'adresse d'une habitation où parfois nous dormons. « L'habiter » prend un autre sens quand on passe la majorité de son temps éveillé en dehors de chez soi. Le recensement traditionnel qui identifie les citoyens à leur lieu de résidence doit évoluer au bénéfice d'un recensement « présenciel », celui propre à la ville et à l'être en mouvement. Face à l'obsolescence des limites et des approches, prôtons une « citoyenneté temporaire » permettant aux usagers de prendre part à la vie de la cité là où ils vivent. Le *mobilien* est aujourd'hui bien plus étranger à la commune où il vote que bien des étrangers pourtant privés de ce même droit. Nous devons retrouver la cohérence pour réarticuler l'Urbs et la Civitas, le territoire et l'espace public, sans nous enfermer dans une nouvelle idéologie de la proximité. Sur la route, la citoyenneté aussi est en mouvement.

FIXER DES LIMITES À L'EMBALLEMENT

La réflexion sur le développement d'une nouvelle intelligence des mobilités doit prendre en compte trois éléments essentiels : le « droit à la lenteur » et le développement parallèle d'une « ingénierie sociale de l'immobilité » pour celles et ceux qui sont assignés à résidence ; l'émergence d'une nouvelle « culture de la mobilité » et les conséquences d'un « nomadisme souhaité » ou subi et d'une relégation subie ou choisie en terme de développement durable.

AVOIR LE COURAGE D'ARBITRER

Au-delà de toutes les réflexions en cours sur la route, les réseaux, les systèmes de mobilité ou le nomadisme, nous devons répondre ensemble à une question essentielle qui conditionne nos vies dans les villes aujourd'hui et demain : faut-il favoriser la mobilité des personnes et des marchandises ou construire un nouveau mode d'organisation sociale ou spatiale ? Autrement dit : faut-il laisser s'imposer la ville diffuse ou travailler à l'émergence de la ville compacte ? Elle court, elle court, la banlieue. La seule gestion technique des réseaux et des infrastructures ne suffit assurément pas. Seule une politique volontariste d'aménagement du territoire s'appuyant sur des outils juridiques pertinents permettrait de retrouver une certaine maîtrise de notre développement à court, moyen et long terme.

Dans ce domaine comme dans bien d'autres, rien ne se fera sans courage politique et une capacité à se projeter, à arbitrer et à assumer les décisions à court, moyen et long termes. Pour une fois, ne nous contentons pas de la célèbre formule généralement attribuée à Georges Clemenceau : *« Il n'y a pas de problème qu'une absence de décision politique ne puisse résoudre. »*

Marcel, 40 ans, SDF.

« L'immobilité n'est pas l'ennui. »

Ma route, c'est une drôle de vie. Je suis né dans le XVIII^e arrondissement mais depuis des années j'« habite » le quartier. Je suis l'ami de toutes les associations : boules, colombophilie, et même les anciens combattants. Je suis installé à côté du local et je me débrouille.

Je reste sur ce quartier de la Courneuve. Je ne veux plus bouger ou voyager. Je crois que c'est à cause de mon père qui nous a fait beaucoup de mal à ma mère et à moi. Il bougeait tout le temps, « jouant à l'aventurier

avec les femmes de mauvaises vies ». Il y a des années que je ne suis plus retourné à Paris. Je suis arrivé à la conclusion que l'immobilité n'est pas l'ennui. On confond trop bouger et s'agiter, mobilité et instabilité. Beaucoup de gens s'agitent et bougent pour se donner une importance qu'ils n'ont pas. Moi, je ne rêve pas de partir sur les routes. Bien au contraire.

Postface

NE FAISONS PAS FAUSSE ROUTE

De Philippe Frey

La vie est une traversée du désert.

BRUCE CHATWIN

On n'a jamais construit autant de routes mais on n'a jamais eu autant l'impression d'être nulle part. On passe de plus en plus de temps sur les routes, presque plus que devant la télévision et pourtant on n'y prête pas vraiment attention. Pire, personne ne réfléchit véritablement à cette formalité, à ce que l'on fait et ce que l'on pourrait faire entre le point A et le point B. Le sédentaire ne se pose pas la question de la route car il la subit. Le nomade ne se la pose pas car il la vit. Gilles Rabin et Luc Gwiazdzinski proposent enfin d'ouvrir la voie avec un livre qui explore cette expérience et ce chemin. Il était temps.

NOMADE DANS L'ÂME

Je ne peux que les encourager à poursuivre. Ici et maintenant. Ma posture personnelle est celle du nomade. Ma normalité est celle d'un homme en permanence sur la route. J'ai toujours vécu en nomade. Depuis l'âge de quinze ans et demi, je suis sur les routes. J'ai l'impression que je ne me suis jamais sédentarisé. Toujours entre plusieurs activités

et plusieurs lieux. D'aussi loin que je m'en souviene, j'ai toujours été en mouvement. Je ne me suis jamais stabilisé. Quand je m'arrête je m'ennuie. Comme tous les nomades, il m'est difficile de rester immobile à un endroit quand chaque journée vous apporte habituellement son lot de rencontres, d'émotions, de sensations mais aussi de problèmes. À celles et ceux qui croient que le nomadisme est une forme absolue de liberté je voudrais rappeler que nomadisme ne veut pas dire absence de contraintes et de limites. Les nomades ne sont pas non plus des aventuriers. Ils s'éloignent peu de leurs territoires et fréquentent rarement des endroits qu'ils ne connaissent pas.

ÉLOGE DU NOMADISME

Pour moi la route est l'endroit où il se passe quelque chose. C'est le contraire de chez soi où tu attends que quelque chose ou quelqu'un vienne à toi. Dès que tu quittes la ville, que tu prends la route, il se passe quelque chose. Même les rencontres sur Internet ne sont que des partages de solitude sans le croisement, le regard échangé et le coup de foudre sur le chemin. C'est là qu'est la vie, l'émotion. Je vais sans doute choquer beaucoup de monde mais je crois que la sédentarité est une mort lente. La vie sédentaire ne mérite pas d'être vécue. Les animaux sont physiologiquement des nomades faits pour courir, fuir, chercher de la nourriture ou une femelle. Je crois que nous ne sommes guère différents, à peine plus développés avec quelques neurones supplémentaires. C'est sans doute pour ça qu'on ne prend pas trop la route ou qu'on la camoufle en parlant de rue.

LIGNE DROITE

Je ne suis jamais les routes car je les trouve mal faites, rudimentaires. En Occident, elles servent à passer d'un point A à un point B en faisant des détours et en nous exposant à de multiples pièges et risques d'accidents. Rocades, contournements, sont des folies pour lesquelles on dépense des milliards. Ici

la ville est trop illogique, trop encombrée : on contourne en permanence au lieu d'aller en ligne droite, de rentrer dans la cité à la rencontre des autres. Paradoxe : la ville n'est plus un espace de rencontre et de découverte mais un lieu de tensions. Dans les déserts, on n'a pas besoin de tout ça. Il y a des pistes ou des traces de pistes, fragiles indications pour aller d'un point à l'autre. Moi je préfère aller en ligne droite.

QUESTIONS ESSENTIELLES

Quand on est dans le désert, on ne se pose pas de questions existentielles. On se concentre plutôt sur le chemin, la sécurité et les rencontres. On est comme une éponge qui absorbe des sensations. Il n'y a pas de dimension mystique quand je voyage, quand je prends la route. On peut prendre n'importe quelle route, dans n'importe quel endroit, ce sera pareil. Dans le désert, il faut trouver sa route, repérer les traces. Ça se complique quand la route disparaît. On se guide parfois aux chapelets de crottes des chameaux. Tu peux aussi décider de ne pas suivre la piste, trouver ta route. À toi alors de sentir où passer. À toi de lire le paysage, contourner les obstacles, faire corps avec le territoire. C'est mon plaisir. J'en suis aujourd'hui à près de 35 000 kilomètres de voyage hors piste dans tous les grands déserts du monde en suivant ma route, le plus souvent en ligne droite. Le nomade regarde les paysages du coin de l'œil. Il s'en imprègne. Comme pour les étoiles, c'est quand on les regarde de biais qu'on les voit bien. Le paysage s'imprime mieux si tu l'éprouves que si tu viens le contempler deux heures en hélicoptère. Quand on est sédentaire, on pense différemment et on structure davantage. C'est pourtant une fois encore le voyage qui est la source de tous mes écrits. Le temps passé sur la route m'inspire. À l'arrêt, je classe et j'organise ma pensée. C'est tout.

REPÈRES

Il y a toujours des lieux d'attente même chez les plus grands nomades. Même les *Reguibats* du Sahara qui se déplacent sur des amplitudes de plus de 2 000 kilomètres et traversent le grand désert en diagonale ont un lieu où ils reviennent régulièrement. Il peut prendre la forme d'un mausolée du fondateur de la tribu ou d'un lieu de campement d'été. Peu importe. Je suis comme eux. Je parcours le monde mais je repasse toujours par ma tanière en Alsace. Le nomade qui arrive à un puits avec des chameaux ne s'y arrête pas longtemps car là où il y a de l'eau il n'y a plus de nourriture, plus rien à manger pour les bêtes. Tout est pelé à 30 kilomètres à la ronde. La halte est nécessairement courte, il faut repartir le plus vite possible.

PROSPECTIVES NOMADES

De façon caricaturale, il y a deux grandes façons de voir : celle de l'Occidental sédentaire qui cumule les biens, les outils et privilégie le confort. Société de consommation où on entasse. Celle du nomade qui n'accumule rien qui puisse entraver sa mobilité. Il est heureux de pouvoir se payer un téléphone satellite qui lui sert dans la vie quotidienne mais il sait s'en passer. Les sociétés nomades ont longtemps vécu sur ce principe et rien ne dit que la société occidentale d'accumulation soit pérenne. D'autres civilisations se sont écroulées avant la nôtre souvent sous les coups de boutoirs des nomades. Même la Grande Muraille de Chine n'a pas empêché les bouleversements. Vivre en accumulant n'est sans doute pas la solution. Il faut savoir s'inspirer des qualités du nomade. De l'Égypte à la Mésopotamie, Pythagore fut un formidable passeur d'un monde et d'une civilisation à l'autre. Pas un sédentaire.

FAUSSES ROUTES

Le nomadisme actuel ne va pas dans ce sens. Pire, il fait fausse route. On n'a jamais eu autant les moyens de partir et de voyager. Mais il s'agit de faux départs. Partout où passent les touristes, partout où ils s'installent, ils recréent leur environnement de départ. Ce nomadisme n'en est pas un. On ne fait que passer d'une ville et d'un hôtel à l'autre, le même d'un bout à l'autre de la planète. On cherche à gommer les différences. Mais elles résistent. À moins de cent kilomètres de Johannesburg il y a des *Bushmen* qui poursuivent leurs modes de vie ancestraux nus. On devrait se rappeler que les déserts ne sont jamais loin des plus grandes métropoles comme Le Caire, Los Angeles... On devrait aussi se rappeler qu'à l'échelle géologique chaque endroit de la planète a déjà été un désert. L'homme peut toujours créer des routes, transformer l'environnement. Au final la nature reprendra toujours le dessus. Nous sommes seulement de passage.

Je terminerai par une métaphore. La ville est comme une fourmilière. Pour en sortir, les fourmis tracent des routes. En Afrique, le passage des fourmis au même endroit pendant des années finit par creuser ces sillons qui ont parfois la taille d'un pneu de vélo. Il suffit pourtant qu'un Touareg éventre la fourmilière pour récupérer les réserves pour qu'elle périclite. Quand la route ne sert plus, elle disparaît. Faute d'usage.

Philippe Frey est ethnologue, explorateur et professeur à l'université de Strasbourg et à Mulhouse. Spécialiste des déserts et des populations nomades, il a parcouru à pied, à cheval ou à dos de chameau près de 35 000 kilomètres dans les plus grands déserts du monde pour comprendre comment l'homme s'est adapté aux climats les plus arides de notre planète. Auteur de documentaires, il a publié de nombreux ouvrages dont récemment *Nomades*, *Tibesti*, *Sahara interdit* et *Idées reçues sur le désert*.

HOMMAGE AUX DISPARUS

*Le fou n'aime pas la marche...
Pourquoi ? Parce qu'il la rate !*

RAYMOND DEVOS

En quelques semaines, en cette année 2006, plusieurs personnages qui ont marqué le paysage littéraire, musical ou radiophonique de la route ont disparu. Une hécatombe avant même les transhumances de juillet. Nous avons souhaité rendre hommage à Jacques Lanzmann, Max Meynier et Raymond Devos, tous routiers ou routards à leur façon. Pour le dernier, les mots ont manqué. Naturellement. Difficile de doubler un tel jongleur et plus trop envie de jouer.

HOMMAGE À MAX MEYNIER

On avait pensé à lui pour la préface de notre ouvrage. Mais le 23 mai 2006, la terrible nouvelle est tombée sur l'antenne de RTL : « *Max Meynier, animateur de radio pendant treize ans de l'émission "Les routiers sont sympas", est mort à l'âge de soixante-huit ans des suites d'un cancer.* »

Avec lui, c'est plus qu'un animateur qui disparaît. Le journaliste faisait partie du paysage radiophonique de

notre enfance avec ses personnages et ses émissions phare : « *Les grosses têtes* », « *La valise* », « *Le stop ou encore* » ou « *Le jeu des mille francs* »... Il avait créé « *Les routiers sont sympas* », en 1972, devenu « *Fréquence Max* » en 1983. On vous parle d'un temps où il n'y avait que 4 ou 5 chaînes de télévision, pas de téléphone portable ni Internet. De 21 h 00 à minuit, la radio planquée sous l'oreiller, il nous berçait de noms de villes et de pays inconnus, de marques de compagnies de transports et de routiers aux surnoms incroyables. On apprenait en même temps la géographie et la solidarité. Toute une époque. Une génération entière s'est endormie en écoutant Max Meynier. Pannes ou messages aux proches : les routiers et leur famille l'ont suivi et idolâtré avec, paraît-il, plus de 25 000 lettres de fans par an. Il était l'ami et le lien entre la cabine des camions et la salle à manger familiale, la route et la terre ferme. Difficile d'oublier la moustache, la voix et les autocollants sur les camions. Notre nostalgie sent bon la cigarette brune, le gasoil, la générosité et les *seventies*. Max Meynier, moustache tombante et silhouette trapue, était l'icône des chauffeurs routiers et des autres. Il était aussi l'image d'une certaine France, l'oncle sportif et rieur des mariages d'alors. Ce rendez-vous emblématique c'était une voix, un rire, une bonhomie, la nuit et notre enfance.

Aujourd'hui, on se sent un peu coupables d'avoir oublié l'ami de la famille, coupables de n'avoir jamais pris de nouvelles. On l'avait encore vu batailler pour imposer les courses de camions en Europe. Mais soyons francs : nous l'avions moins suivi après la radio, quand il animait « *Le juste prix* » à la télévision ou quand il jouait au théâtre. Notre Max à nous était saint-bernard des routes. Un point c'est tout. Difficile de l'imaginer dans un autre rôle. On a encore su l'infarctus de 1986 puis la transplantation cardiaque et rénale de 2002. Depuis, silence radio. Ou alors on écoutait mal.

À lire les hommages qui se sont multipliés sur les sites dédiés à l'animateur, ils devaient être des centaines de milliers à compter sur lui sur les routes d'Europe,

à le suivre dans les familles ou à l'écouter en cachette chaque soir comme nous, un transistor caché sous l'oreiller : « *Je rends hommage à un grand homme qui a fait tant pour nous les routiers et qui nous tenait éveillés dans les camions.* » ; « *J'ai grandi en t'écoutant chaque soir.* » ; « *Merci à Max qui s'est investi pour venir en aide aux routiers même à l'étranger.* » ; « *Merci à lui pour les bons moments passés l'oreille collée au poste quand je n'étais pas dans le 38 tonnes de papa.* » ; « *Merci pour son combat pour la transplantation cardiaque.* » ; « *Avec Max, la solidarité et l'union entre les hommes avaient un sens.* » ; « *Pour tous les enfants de routiers, Max Meynier était une star !* » ; « *Pour moi qui habitais à l'époque en Afrique, c'était un lien avec la vie en France... À l'époque l'argent ne faisait pas tout...* » ; « *Une partie de ma vie s'en va avec la tienne.* » ; « *Je n'avais pas la TV, seulement la radio calée sur ton émission qui sentait bon le partage et la solidarité, avec ta voix reconnaissable entre mille.* » ; « *Dommmage que la marche arrière n'existe pas sur cette route éternelle.* » ; « *J'aimais bien t'écouter en douce le soir quand j'étais censé dormir.* » ; « *Même si désormais les portables ont remplacé la voix des ondes, les routiers de l'époque doivent être bien tristes.* » ; « *Que de merveilleux souvenirs ! On attendait l'émission chaque soir avec impatience !* » ; « *C'est tout un pan de ma jeunesse qui s'en est allé.* » ; « *Une voix de mon enfance disparaît...* » ; « *Un homme de radio au grand cœur est parti.* » ; « *Il était très sympa, comme ses routiers.* » ; « *Il avait mis au grand jour la solidarité des routiers de l'époque.* » ; « *J'adorais son émission...* »

Tu nous as donné envie de bouger, envie de partir sur les routes du monde. On ne pouvait pas t'oublier. Salut l'artiste.

Gilles et Luc,
Enfants des années 70

HOMMAGE À JACQUES LANZMANN

J'étais au volant de ma voiture quand la nouvelle est tombée : Jacques Lanzmann est mort ce mercredi 21 juin. Éteindre la radio. S'arrêter sur le bas-côté. Sortir, s'aérer, souffler, marcher quelques instants. Réaliser. Étrange coïncidence : je venais de passer une partie de la journée de dimanche à relire un ouvrage de poche acheté vingt ans plus tôt : *Fou de la marche*, d'un certain Jacques Lanzmann. En déplacement d'un bout à l'autre de l'Europe, me traînant d'une salle d'aéroport à un autobus, j'avais eu l'impression de repartir quelques heures avec lui, sur les chemins du monde. En songe, j'ai accompagné le marcheur des Andes à l'Himalaya, du Morvan au Tibesti, de la forêt de Saint-Germain à Bornéo. Je me suis senti proche de l'écrivain en tournant les pages abîmées du bouquin, comme des années auparavant sur les sentiers de l'île de la Réunion où il m'avait déjà accompagné. D'anecdotes en impressions, j'ai partagé les plaisirs, les paysages, les peuples, les analyses et les doutes. J'ai parfois souffert avec lui dans les montées. Je me souviens avoir un instant tenté de calculer son âge. Je me suis dit qu'on l'entendait peu ces derniers temps et me suis promis de le contacter pour cet ouvrage. Je me souviens encore avoir recommandé la lecture de son livre à un randonneur rencontré dans un train près de Gap. Il se reconnaîtra.

Partout ce matin, on célèbre le brillant touche-à-tout, l'écrivain et le journaliste. On rappelle ses succès comme parolier de Jacques Dutronc : *Paris s'éveille*, *La fille du père Noël*, *J'aime les filles*, *Les play-boys*, *Crac boum hue*, *Et moi, et moi et moi*, *Les cactus*, *On nous cache tout*, *on nous dit rien*, etc. Ça sent bon une certaine France, un pays que notre génération a juste effleuré. On se souvient des airs, des paroles, du talent et de la dérision de l'écrivain comme de l'interprète. J'ignorais qu'il avait aussi écrit pour Enrico Macias, Jean Guidoni, Pascal Obispo, Gérard Darmon et Plastic Bertrand. Éclectique.

Les amis de Jacques rappellent sa production littéraire, ses quarante bouquins, et racontent qu'il aurait pu et dû avoir le Goncourt. Il s'en moquait certainement et aurait préféré le titre de « champion du monde des marcheurs ». Je découvre au fil des pages qu'il avait déjà soixante-dix-neuf ans et qu'il avait exercé des métiers aussi différents qu'ouvrier agricole, mineur ou débardeur aux Halles. Je me souviens encore avoir lu qu'il était entré dans la Résistance en 1943 avant de se lancer dans la peinture, l'écriture et le journalisme. Je ne savais pas qu'il avait été scénariste, directeur littéraire aux *Lettres françaises*, directeur de collection chez Denoël, qu'il avait collaboré à *L'Express* à *VSD* et qu'il avait même été rédacteur en chef du magazine de charme *Lui*. Touche-à-tout.

Qui suis-je pour tenter cet hommage ? Personne. Je n'ai même pas su plonger dans vos livres. Je ne connais pas *Cuir de Russie*, *Le Têtard*, *Hôtel Sahara*, *Rue des Rosiers*. Pas même votre petit dernier *L'Empire du silence*. Je n'ai lu que *Fou de la Marche* et *Le Lama bleu*. Si le premier m'a passionné, je n'ai plus de souvenirs précis du second. C'est promis : je vais faire comme tout le monde et me précipiter en librairie pour lire les autres : *Les Transsibériennes* me tentent bien.

Pourtant, sur les routes et les chemins, sur les cartes et les atlas, j'ai souvent pensé à vous. Je me souviens de votre bonne tête, de votre moustache et de votre présence sur les plateaux de télévision. Toujours de retour ou en partance pour un ailleurs. C'était il y a quelques années déjà. De ce personnage multiple, je retiendrai le marcheur et ses récits. Une bonne conscience pour celles et ceux qui se promettent de partir un jour sur les routes mais remettent toujours à plus tard. Marcheurs par procuration. Une autre façon d'être géographe.

Je ne sais rien sur votre mort Maître Jacques. Les médias, pudiques, ont parlé de « grave maladie ». Vous aimiez rappeler une question de Bernard Pivot : « *Dis-moi Lanzmann, tu préférerais mourir en écrivant ou en marchant ?* » Vous dites n'avoir pas su quoi répondre et vous être « senti con ». Ce n'est que

plus tard que vous avez tranché : « *Je sais maintenant que je préférerais mourir en marchant.* »

Je me souviens que vous détestiez la balade préférant la marche totale, « *celle sous pression qui confine à la béatitude, mieux : à l'ataxie* ». Je me souviens que vous aviez repris la marche à quarante-deux ans sonnés, alors que vous avoisiniez les quatre-vingt kilos. Il s'agissait de rattraper le temps perdu. Espoir pour tous. Je me souviens d'une cheville blessée et d'une opération qui viendrait peut-être, de la description de vos retours, de vos coups de blues dans les 24 heures du Morvan avec « *Les marcheurs du 7^e ciel* ». Rêveur.

À une époque où les lourdes chaussures de marche et les chaussettes rouges régnaient encore sur les sentiers, vous plaidez pour le flottant et la chaussure légère. Nous vous avons suivi. À une époque où fleurissaient déjà les carnets de voyage, vous avez avoué ne pas prendre de note. Je vous avais suivi avant de vous abandonner, victime de ma mémoire. Même chose pour la photo. À une époque où chacun prépare son voyage comme une expédition, où l'on connaît plus de choses sur un pays que ses habitants sans même y avoir mis les pieds, vous avez plaidé pour l'ignorance et la spontanéité : « *Me sentir analphabète devant un pays neuf, con devant ses habitants.* » Je vous suis encore. Alors que l'ethnotourisme fait des ravages, on relira avec intérêt vos prises de position. Visionnaire. Vous aviez avoué aimer « *faire marcher vos lecteurs* ». Sachez que vous avez réussi. Les Français sont aujourd'hui des millions à partager votre amour des GR. Hommage.

Dans mon panthéon des ailleurs, vous allez rejoindre d'autres arpenteurs du monde comme Théodore Monod, Max Meynier ou l'ami Pierre Sansot, disparus trop tôt. Au moment de vous glisser dans votre linceul comme un dernier sac de couchage, ayez une pensée pour celles et ceux d'en bas, pathétiques terriens, êtres immobiles et assignés à résidence. Vous cheminez désormais sur d'autres routes. Nous les emprunterons tous un jour. Mais faites comme d'habitude ! Ne nous attendez pas en route ! On se

retrouvera là-bas. Nous devons être nombreux aujourd'hui à vouloir vous décerner, ce titre de champion du monde des marcheurs qui vous aurait bien plu. Vous pouvez lever le poing, « *geste aussi con que sublime* ». Vous l'avez votre titre ! Marcheur du ciel. Bonne route, Maître Jacques.

Luc

ANNEXES



© Sherpaa

Oasis

ANNEXE I

TRAVAUX PRATIQUES ET CROISÉS

*Tout héros révolutionnaire se doit d'avoir participé
à une marche.*

BRUCE CHATWIN

La ville s'éprouve plus qu'elle ne se prouve. Au-delà des grandes déclarations, il est possible de décliner ces principes à partir d'expériences sensibles dans les rues de nos villes et sur les routes et chemins de nos périphéries. Il est même possible de se servir de la route pour un exercice citoyen partagé qui peut améliorer la vie des usagers à défaut de changer le cours du monde. Nous vous proposons deux démarches, deux exercices initiés, testés et développés dans une soixantaine d'agglomérations européennes autour de deux protocoles géographiques pédestres : la traversée d'une agglomération, d'une périphérie à l'autre et le parcours périphérique sur les marges de la ville. À vos marques !

DES PROTOCOLES GÉOGRAPHIQUES

Nos expérimentations sensibles de la ville prennent la forme de *traversées nocturnes* de métropoles de périphérie à périphérie, de *parcours circulaires périphériques* ou de *parcours d'exténuation centre-périphérie*.

Les traversées nocturnes sont les plus riches qui explorent à la fois les bornes de la ville et les bornes du jour avec leur part de représentations, d'interdits, de peurs, de fantasmes, de transgressions, d'espoirs et d'illusions.

DES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LECTURE ET D'ÉCRITURE

Les parcours et traversées s'appuient sur quelques principes généraux de lecture et d'écriture, dans les phases d'organisation, d'immersion, de sédimentation et de restitution. De leur respect dépendent la dynamique et la richesse de l'expérience, les possibilités de comparaisons et la pertinence des propositions :

- *la participation* : il faut permettre à chacun de construire ses représentations de la ville ;
- *l'émotion* : la ville s'éprouve plus qu'elle ne se prouve ;
- *la diversité* : la compréhension d'un système naît de la pluralité des regards ;
- *la transversalité* : la ville doit être abordée de façon pluridisciplinaire ;
- *le dialogue* : l'appréhension de la ville s'enrichit de l'échange ;
- *le mouvement* : le mouvement permet une relecture de la ville, de ses disparités et de ses potentiels ;
- *la liberté* : elle est nécessaire pour que chacun puisse exprimer ses sentiments, construire son analyse et avancer des propositions ;
- *l'écoute* : elle est indispensable dans une démarche transversale de co-construction ;
- *la rigueur* : elle est nécessaire à la dynamique du projet et permet une expérience, des échanges et une restitution de qualité ;
- et enfin *le plaisir* de naviguer, de découvrir, d'échanger et de construire ensemble.

Les traversées nocturnes

CONCEPT ORIGINAL

Initiées au début des années 90 dans le cadre de recherches sur la nuit à Strasbourg, Metz, Nancy puis Belfort, expérimentées à Paris puis développées dans de nombreuses villes d'Europe (Amsterdam, Bruxelles, Cracovie, Helsinki, Lausanne, Lyon, Nancy, Oviedo, Paris, Porto, Rennes, Rome, Tours, Zürich, ...) dans le cadre du programme Nocturnes¹ du PREDIT, les traversées nocturnes sont des entrées sensibles dans les nuits urbaines. Menées en parallèle aux recherches documentaires classiques et à l'analyse diurne et « sèche » de la nuit, ces démarches s'appuient sur trois convictions fortes : il y a une vie dans les villes après la tombée de la nuit ; le mouvement permet de relire la ville et la nuit a beaucoup de choses à dire au jour et au futur des villes.

PRINCIPES ET OBJECTIFS

Dans chaque ville, nous proposons aux autorités locales d'investir la nuit urbaine, de la livrer aux regards croisés des artistes, urbanistes, aménageurs, développeurs, acteurs sociaux, chercheurs, élus ou simples citoyens. Entre liberté et insécurité, centre et périphérie, calme et animation, fatigue et exaltation, tension et apaisement, la traversée nocturne permet d'éprouver la nuit et d'établir des passerelles entre la ville qui dort, qui s'amuse, qui se déplace ou qui travaille. Il s'agit de mieux appréhender la pluralité des nuits urbaines (diffuses ou polarisées, diversifiées ou monolithiques, accessibles ou enclavées, peu sûres ou tranquilles, ouvertes ou élitistes) et de disposer d'une radiographie sensible avant d'imaginer

1. Luc GWIAZDZINSKI, Nocturnes, Étude sur les services de mobilité nocturnes en Europe et dans le monde, rapport au PREDIT, 199 p., 2005.

quelques pistes pour une ville plus accessible et hospitalière. Immersion temporaire, la traversée nocturne permet une relecture dynamique de la cité, de ses quartiers et de ses activités à la rencontre des habitants, des travailleurs et des visiteurs. Dans un jeu dialectique ouverture-fermeture, le parcours ordonne les espaces du possible et ceux de l'interdit, l'accessible et l'illusoire, l'intérieur et l'extérieur, l'obscurité et la lumière, le danger et la sécurité.

MÉTHODE ET MISSION DES PARTICIPANTS

Pendant toute une nuit, par groupes de 5 à 10 personnes, suivant des itinéraires définis à l'avance, l'agglomération est investie et livrée au regard croisé des arpenteurs qui la traversent d'une périphérie à l'autre. Loin de « l'espace imposé » des guides touristiques et des parcours quotidiens, chacun interroge les personnes rencontrées et consigne aussi ses impressions sur les lieux et espaces traversés. Le « carnet de route » remis à chaque participant comporte une introduction à la thématique, une feuille de route, la liste des documents à remettre à la fin de la traversée, une dizaine de grilles d'impressions et de grilles d'interviews pour aller à la rencontre du « *peuple de la nuit* » et quelques règles d'observation empruntées à Georges Perec : « *Se forcer à écrire ce qui n'a pas d'intérêt, ce qui est le plus évident, le plus commun, le plus terne.* »¹ Démarrée à la tombée de la nuit, l'aventure se termine à l'aube. La traversée de la ville et de la nuit n'est qu'une étape d'un protocole global : conférence de sensibilisation, réunions de travail et de détermination des itinéraires, traversée nocturne, séance de synthèse et de remue-méninges et interpellation des autorités à partir des premiers résultats.

1. Georges Perec, *Espèces d'espaces*, Galilée, 1974.

PREMIERS IMPACTS

On peut tenter de mesurer l'impact de ces traversées :

- *La participation d'abord.* Dans certaines villes où l'exercice a été ouvert plus largement, comme à Rennes, près de 200 personnes se sont jointes à l'expérimentation.
- *Le plaisir et la surprise des participants* qui témoignent souvent de la « *belle expérience humaine* », du « *dialogue facile avec les personnes rencontrées* » et de « *la richesse des échanges* ».
- *Des propositions concrètes.* De nombreuses propositions ont émergé des interviews de personnes rencontrées dans la nuit, des réflexions des explorateurs et du travail collectif de remue-ménages en termes d'offre nocturne, d'accessibilité, de mobilité, de citoyenneté, de santé, de prévention, de communication et de sensibilisation, de lisibilité, d'imagibilité¹ de la ville, d'urbanité, d'éducation, de mixité, de tranquillité, de solidarité ou d'égalité urbaine.
- *Des dynamiques locales.* Dans chaque ville, les traversées nocturnes ont permis de constituer des groupes pluridisciplinaires prêts à poursuivre les investigations, à expérimenter de nouveaux services ou de nouvelles approches.
- *Des expérimentations.* Elles ont déjà contribué à tester de nouvelles approches et services : lignes de transports nocturnes à Lyon ; observatoire de la nuit à Bruxelles ; insertion des questions nocturnes dans le plan horaire de Rome ; réflexions à Rennes, recherches sur l'espace public à Helsinki, etc.
- *Des réseaux internationaux.* Elles ont partout permis de sensibiliser et de mettre en réseau des collectivités, des scientifiques, des artistes, des techniciens et des citoyens intéressés.

1. Au sens de Kevin LYNCH.

- *Une très large sensibilisation au-delà des seuls participants* grâce aux médias internationaux, nationaux et locaux qui ont accompagné les groupes ou participé à la synthèse.

D'autres expériences sensibles et participatives peuvent être développées qui s'appuient sur l'idée de mouvement comme les « parcours périphériques » développés dans plusieurs agglomérations selon un protocole éprouvé.

Les parcours périphériques

CONCEPT ORIGINAL

L'idée est de dépasser l'approche monolithique de « la » banlieue et de bousculer les clichés et les caricatures qui dressent des murs entre les quartiers, les individus et les groupes. Il s'agit d'aborder la ville comme un espace d'usage, de dépasser les idées reçues sur « la » banlieue, de privilégier une approche sensible plutôt que d'accumuler des séries de statistiques. Il s'agit de changer de regard et de point de vue : on est toutes et tous au centre du monde. Nous proposons une autre approche des périphéries, espaces d'enjeux centraux, lieux de créativité et d'invention d'une nouvelle urbanité à partir d'un parcours circulaire de plusieurs jours à pied à la périphérie d'un centre urbain.

PRINCIPES ET OBJECTIFS

La démarche s'appuie sur plusieurs convictions : les marges peuvent devenir des cœurs ; la ville s'éprouve plus qu'elle ne se prouve ; la mobilité permet de relire les tensions, les disparités, les potentiels de la ville et d'identifier les germes de la cité de demain. Les événements récents montrent qu'il y a urgence à renouveler

l'approche et les propositions pour une ville plus accessible et hospitalière au centre et en périphérie.

MÉTHODE ET MISSION DES PARTICIPANTS

Il s'agit notamment de rendre compte de la réalité des banlieues (unité/disparité, identité/éclatement, dynamique propre/exutoire...) à partir d'un trajet circulaire de plusieurs jours ; d'interroger le rapport de ces territoires et de leurs habitants aux autres périphéries et au centre ; d'établir un lien entre les territoires de la périphérie et de prendre le temps de la rencontre avec les habitants à la vitesse du pas à partir d'un tour des périphéries. La démarche est conçue comme un processus interactif d'exploration, de restitution et de débats.

PREMIERS IMPACTS

Au fil des jours, des communes, des paysages traversés et des rencontres, des thématiques s'esquissent qui font l'objet de chroniques quotidiennes. À partir de ces parcours et de ces rencontres, une première typologie d'espaces périphériques peut être établie pour engager un débat. Au-delà des premières impressions, des questions émergent qui doivent permettre de relire la relation centre-périphérie. Avec les partenaires associés on construit parfois des scénarios pour demain afin de provoquer le débat en distinguant « les futurs possibles vus du centre » et « les futurs possibles vus des périphéries ». Au-delà des mots, on explore souvent la notion de co-développement préférable à l'intégration des marges urbaines les plus proches (et les plus « rentables ») par le centre. Le co-développement, c'est surtout une question de regard. Il faut passer de la dialectique centre-périphérie, des rapports dominant-dominé, à une approche polycentrique de la ville et de la région qui corresponde mieux aux besoins des habitants en termes de proximité mais aussi de mobilité.

Des outils pertinents

Les traversées et les parcours périphériques permettent de mobiliser de nombreux acteurs venus d'univers différents pour un premier diagnostic nocturne de la ville, de ses tensions, de ses disparités et de ses potentiels. Ce processus de décadage est pertinent comme outil de lecture et d'écriture, instrument d'analyse et de mise en perspective géopolitique de la ville.

UN CHANGEMENT DE REGARD

Ces parcours sensibles obligent les acteurs locaux à changer de regard sur leur ville, permettent de décloisonner les approches, de construire des réseaux de partenaires et de faire émerger des projets. Le dégagement des contraintes habituelles et des parcours quotidiens qui enferment dans la routine, l'immersion et le jeu de rôle permettent d'éprouver et d'épuiser la ville. Exotisme de proximité. Entre exploration et prospective, observation et démarche créative, chacun peut apprivoiser la ville à son rythme. Loin de la sécheresse des statistiques, ces expérimentations « humidifient » le regard des participants ou permettent ensuite de revisiter certaines données brutes. Pour qui accepte de se prêter au jeu et d'abandonner pour quelques heures sa carapace et ses certitudes pour vivre l'aventure, le bilan est positif pendant et après l'expérimentation.

UNE MISE EN SITUATION POSITIVE

La force de la démarche réside aussi dans les limites et contraintes temporelles et spatiales de l'exercice qui favorisent une « mise en bulle ». La mission commune dans des environnements et des temps particuliers crée des solidarités qui perdurent souvent au-delà de l'expérience. La sensibilité de chaque participant est en éveil, souvent titillée par

les artistes présents. Les parcours permettent une mise en situation inédite des couples élus-techniciens, élus-artistes, élus-citoyens sans hiérarchie pesante, sans commande, et en dehors des périodes électorales. L'intérêt réside aussi dans la rencontre avec un environnement complexe et des personnes étrangères, dans la perturbation créée par cette situation nouvelle, la perception directe de la ville, la mise en urgence, le danger relatif et le risque, l'inconnu et le hasard.

UNE PERCEPTION PLUS « ANIMALE »

L'apport de la démarche réside aussi dans le mouvement, la cascade des événements, et des simulations qui ne permettent pas toujours de reprendre ses esprits, dans l'émotion qui contraste avec les approches raisonnables habituelles, dans le trouble créé par les situations nouvelles, dans l'épuisement généré par de longs parcours qui laissent s'échapper les émotions. Le jeu, l'intimité qui se crée obligatoirement entre les participants, le rapport intuitif avec l'environnement et les autres, les rencontres, la découverte permanente et l'empathie sont d'autres effets positifs de l'immersion. La réussite réside également dans l'enchantement d'une démarche « suspendue », dans la mise en désir du projet et la valorisation des participants.

UN DIAGNOSTIC PLUS FIN

Au moment de la sédimentation puis de la restitution libre, chaque participant prend bien conscience de l'apport de la démarche, de l'enrichissement du diagnostic, de l'analyse et la coproduction de solutions par le croisement des regards. Ces restitutions sensibles sont des exercices où peuvent alors s'exprimer les dimensions émotionnelles et artistiques de chacun. Plus tard encore, la lecture croisée de la ville, de situations ou de projets urbains laisse des traces, nourrit l'imaginaire et permet les comparaisons.

UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA VILLE ET DES DÉPLACEMENTS

Quels que soient les thématiques et le protocole choisis, les participants à ces démarches devront changer de lunettes et chercher d'autres clés de lecture de la ville qui correspondent mieux aux réalités de la ville et de l'agglomération : une pulsation d'une heure autour d'un centre urbain attractif plutôt qu'une entité administrative ; un système complexe d'éléments en interaction et pas un empilement d'activités sectorielles ; un système d'horaires et non un simple cadre spatial ; un labyrinthe à quatre dimensions et pas un simple espace plan ; une ville en mouvement, un système de flux ouvert, plus qu'un système de stocks figé ; un palimpseste et non un corps sans histoire ; une entité en relation avec son environnement et pas une entité hors sol, une « exclave »¹ ; le lieu de vie de tous les usagers (travailleurs, visiteurs, touristes...) et pas seulement le territoire des résidents ; un espace-temps malléable pour le bien-être des habitants et des usagers. Ils devront aborder la complexité des systèmes urbains en gardant en tête quelques principes essentiels : le droit à la ville en insistant particulièrement sur le droit à la mobilité, la participation, l'égalité urbaine et le polycentrisme.

Avoir de la marge c'est « disposer d'une latitude suffisante pour agir ». Nous avons de la marge. À vous, à nous de jouer ! La route a des choses à nous conter.

1. Selon le néologisme du géographe Roger BRUNET.

ANNEXE 2

COUPS DE GUEULE

Ce sont nos impuissances qui nous irritent.

JOSEPH JOUBERT

La route connaît des évolutions contrastées qui ne vont pas toujours dans le sens que nous souhaiterions. Parmi nos coups de sang, nous avons retenu quelques coups de gueule.

Grande braderie, tout doit disparaître !

L'évolution de nos modes de vie et les conséquences en termes de mobilité et d'organisation ont lieu au pire moment alors que l'on assiste à un désengagement progressif de l'État sous prétexte de décentralisation. La route est une marchandise que l'on s'arrache. Elle change de patrons. On la privatise. On l'introduit en Bourse. Elle coûte cher aux usagers : péages urbains, stations.

ROUTES

L'État brade. Les temps changent sur les routes et autoroutes de notre beau pays où l'État se désengage peu à peu. Il y eut d'abord la loi du 13 août 2004, nouvelle étape de la décentralisation, outil de rapprochement entre les décideurs et la programmation des infrastructures. Le 1^{er} janvier 2006, les départements ont récupéré à partir de 20 000 kilomètres de routes nationales et 30 000 fonctionnaires de la Direction départementale de l'équipement. Ils avaient déjà en charge 360 000 kilomètres de départementales. La RN 7 sera donc gérée par le Val-de-Marne, puis l'Essonne, puis... À chacun son bout, à gérer comme bon lui semble. Reste la qualité de ces nationales. Sachant que 22 % du réseau national est dégradé, les conseils généraux ont déjà prévu d'augmenter leur fiscalité de 4 à 6 points jusqu'en 2010 pour réparer. On pourra bientôt repérer les yeux fermés le passage d'un département riche à un département pauvre sur la même nationale. Que ceux qui doutent, fassent la route Dunkerque/Knokke-le-Zoute en Belgique par le littoral. La partie française de cette route est mal revêtue et vos pneus souffrent le martyr. Arrivé en Belgique, vous roulez sur une moquette digne d'une autoroute. La sécurité sera affaire de portefeuille et de décisions politiques locales. L'égalité devant la sécurité des biens et des personnes ne sera plus assurée. Ici un département investira dans les ronds-points et l'élargissement des routes. Là un département plus pauvre ne pourra même plus assurer la qualité du revêtement.

AUTOROUTE

L'État vend. Même logique pour les autoroutes. Employant près de 18 000 personnes, les autoroutes étaient presque des infrastructures citoyennes. En reversant une taxe sur les péages de l'ordre de 10 % (taxe d'aménagement du territoire) à l'Agence de financement des infrastructures de transport en France ou l'AFITF (créée par la loi du 1^{er} février 2005),

les autoroutes participaient au financement d'autres infrastructures, moins polluantes, comme les lignes TGV, les canaux, etc. Cofiroute étant déjà privée, l'État a décidé de vendre les trois autres sociétés. Les ASF (autoroutes du Sud de la France avec un réseau de 2 944 kilomètres), l'APRR (autoroute Paris/Rhin/Rhône avec un réseau de 1 821 kilomètres) et la SANEF (société d'autoroute de l'Est de la France pour 1 316 kilomètres) devront passer au privé. Certes l'État souhaite encore jouer son rôle de régulateur et d'arbitre. Il planifiera les nouvelles autoroutes, décidera de leurs tracés et limitera l'augmentation des péages. Il tentera de péréquater les dépenses auxquelles devront faire face les conseils généraux pour remplacer les ponts ou pour construire les voies de dessertes entre plusieurs autoroutes. Mais quel gâchis ! En inventant le péage pour financer la construction d'autoroutes, de nouvelles infrastructures, l'État français avait rattrapé son retard sur ses voisins en moins de trois décennies. Aujourd'hui, les caisses vides et la vision troublée, il laisse au privé et aux autorités locales le soin de gérer ce réseau. Ce n'est plus de la décentralisation, c'est une retraite en rase campagne. Ne nous parlez plus d'aménagement du territoire et de prospective.

Tramway : maréchaux, nous voilà !

LE CHARME DU TRAMWAY « CLASSIQUE »

Vous vous rappelez sans doute des Boulevards des Maréchaux, du nom des maréchaux d'Empire. Non ? Alors, passez le périphérique. Là vous croiserez de larges boulevards où la circulation était fluide. Sur ces autoroutes urbaines, où ne manquait que le terre-plein central, s'égayaient de gentils bus répondant aux doux noms de PC pour « Petite Ceinture ». Avec une vitesse régulière, ces PC vous promenaient de

porte de Paris en porte de Paris, heureux banlieusards profitant du temps qui passe.

Et puis Paris est tombée sous le charme du tramway. Invention américaine née pour jouer sur les plus-values foncières créées autour des arrêts autant que pour transporter d'honnêtes passagers, le tramway avait disparu de nos cités, condamné par le tout-automobile d'après-guerre. Les enfants ne le découvraient qu'en se plongeant dans *La Gloire de mon père* : la première partie du long chemin vers la Bastide se faisait en tramway. Marseille a aussi arraché ses rails, comme Brest, Lille, Nantes, Bordeaux, Strasbourg...

Et puis la pollution, le pétrole cher, les embouteillages et les voyages à Milan, Prague, Cologne ou Bern, nous ont permis de comprendre que les tramways étaient non seulement de formidables moyens de transport, mais aussi de confortables salons où découvrir la ville en sa majesté. Nantes réinventa donc le tram. Depuis, le réseau français s'étend sur plus de 200 kilomètres et près de 160 kilomètres supplémentaires prévus d'ici fin 2007. Son coût, quatre fois moins élevé que le métro, soit 10 à 20 millions d'euros le kilomètre, permet d'étendre rapidement des lignes et de desservir enfin les hôpitaux, les gares et les mairies de nos bonnes villes de province.

L'autre atout de ce train miniature est de pouvoir rouler sur les lignes de chemins de fer classiques. Karlsruhe, au Nord de Strasbourg, fut la première à expérimenter ces tramways au long cours, quittant les villes centre pour s'ébattre en rase campagne et desservir les villages reculés des contreforts de la Forêt-Noire. En développant cette offre, la ville de Bade étend son influence, mais permet aussi un nouveau type d'interactions, entre des citadins découvrant un autre mode de transport le week-end et des ruraux profitant d'une offre de transport moderne et des possibilités de la grande ville. Sarrebruck a franchi à son tour le pas, étendant son réseau au-delà de la frontière française, et Mulhouse veut faire monter son tramway jusqu'à Thann, voire au-delà. D'autres projets tentent de se construire avec la

bénédiction du Groupement des autorités organisatrices de transport (GART).

VIVE LA TECHNOLOGIE

Mais la technologie est une drogue et nos élus sont parfois accros. Que faire d'un tramway classique avec ses bons vieux rails quand on veut être une métropole du XXI^e siècle ? On peut faire mieux, plus cher et plus technologique.

Nancy voulut faire son tramway sur pneu, glissant tel un galet dans des rails dissimulés dans la chaussée des artères du centre-ville et se libérant pour s'ébattre en périphérie et grimper vers le plateau de Brabois et son hôpital. Bordeaux, reconstruisant son centre-ville enlaidi par le vide de la fin des années Chaban, voulut s'épargner le désagrément visuel des fils électriques pendant le long de ses cours. Bordeaux aurait donc son tramway, mais à alimentation par le sol, plus de pantographe, juste un patin sous la cabine, permettant d'alimenter en puissance le bel outil. Las, à Bordeaux comme à Nancy, les beaux engins multiplièrent les pannes, les droits de retrait, voire même les accidents mortels. La technologie n'est donc pas rédemptrice. Pourtant, et malgré les échecs à répétition qui firent la joie des gazettes locales, les tramways changèrent la ville. Il faut avoir été étudiant exilé à Talence pour apprécier le changement, le tapis vert sur lequel glisse ce véhicule, et les horaires tardifs du tramway qui fonce vers le centre-ville. Nancy et les deux pôles structurants – la gare et entre « Meurthe et canal » – a enfin un réseau de transport digne du TGV Est qui roulera dès 2007 et mettra Paris à moins de deux heures.

Manquait Paris. Bobigny avait à son tour redécouvert le train en ville. Le train métallique s'ébrouant d'Issy-Plaine à la Défense avait été remplacé par le T 2 aux couleurs blanches et vertes de la RATP. Mais rien encore sur Paris intra-muros. Tout le monde avait oublié que les rails courraient bien avant la grande guerre le long du boulevard Saint-Michel, pour

desservir Les Halles avec les trains venant des vergers d'Arpajon. Tout le monde pensait que le tram n'était pas fait pour les grandes métropoles. Même les Berlinoises de l'Ouest sont encore réticents à voir les trams de l'Est desservir la Ku'damm et que celui de Londres reste à construire.

Mais les Verts veillaient. Ils voulaient changer Paris et expatrier la voiture vers la seconde couronne parisienne. En un seul projet, ceux-ci créèrent un tramway au Sud et une frontière pour bouter les banlieusards hors les murs. En décembre 2006, plus de 310 millions d'euros plus tard, financés par la ville de Paris pour 30 %, la région pour 26 % (sans compter les avances pour accélérer les financements de l'État qui se sont fait attendre), la RATP pour 27,5 % et l'État pour 16,5 %, le T 3 verra le jour avec ses 8 kilomètres de tracé et ses 17 stations entre le Pont de Garigliano et la porte d'Ivry. Vous ne voyez toujours pas où passe ce tramway ? Lorsque de l'Autoroute du soleil vous débouchez porte d'Orléans, vous tombez après la statue du Maréchal Leclerc et le monument à la gloire de la deuxième DB, sur les maréchaux et les bouchons. Vous y êtes ! Bienvenu à Paris, vive le tramway.

Sur les routes de l'Union : la gabegie du cirque ambulante

L'Europe institutionnelle est polycéphale. Bruxelles, Strasbourg, Luxembourg, Francfort... De mon balcon strasbourgeois, je peux jouir du paysage et des faux-semblants. La caravane parlementaire se déplace une fois par mois de Bruxelles, son siège ordinaire, à Strasbourg. Les hommes bougent et les dossiers suivent. Le coût de l'européenne randonnée est estimé à 200 millions d'euros par an sans compter les locaux pharaoniques laissés vides les trois quarts de l'année. Certains parlementaires se sont élevés contre la gabegie estimant « *que l'intérêt n'était pas*

de garder le Parlement européen comme un cirque ambulant ». Et c'est la capitale alsacienne, trop longtemps laissée sans locaux adaptés ni aéroport international ou desserte ferroviaire à grande vitesse qui est montrée du doigt. La fin de Strasbourg comme siège du Parlement européen est régulièrement annoncée. Mais cette décision nécessite l'unanimité des États et la France s'y est toujours opposée. Elle signifierait la mort du beau sarcophage de verre construit il y a quelques années à peine au bord du canal. Alors on continuera encore quelques années en attendant les tractations et le troc entre capitale et État. Les contribuables paieront et l'Europe en pâtira. L'industrie a mis ses stocks sur la route, libérant des surfaces et diminuant ses coûts. Nouvellement convertie à l'économie de marché, la technocratie a dû se dire que c'était là une voie à suivre.

Interdit aux gens du voyage !

Alors que la mode est à la route, au voyage, à la mobilité, les temps deviennent durs pour les forains et les « gens du voyage ».

FORAINS

Les premiers voient leurs activités de plus en plus souvent repoussées vers les périphéries. Ils sont obligés de manifester pour conserver leurs emplacements au centre des villes qu'ils contribuent pourtant à faire vivre, à animer, éléments fondamentaux de la ville événementielle. Pire, on veut taxer les nomades sous prétexte d'en faire des citoyens comme les autres.

FRANÇAIS DU VOYAGE

Les seconds sont toujours en tête pour les préjugés. La cohabitation avec les sédentaires n'a jamais été

aisée. Leurs pratiques informelles se marient mal avec les règles tatillonnes de nos administrations sédentaires. Les journaux sont emplis des tensions qui peuvent naître de leur présence et qui se soldent trop souvent par l'intervention des élus et des agents de la force publique pour les chasser. Ils sont pourtant Français depuis plusieurs générations mais la République n'a reconnu leur mode de vie itinérant qu'en 1978, en les étiquetant « gens du voyage ». Doux euphémisme qui rejoint la liste des « demandeurs d'emploi », « techniciens de surface » et autres « minorités visibles ».

La loi Besson a fait obligation aux communes de plus de 5 000 habitants d'installer des aires d'accueil pour les gens du voyage. Mais de la théorie à la pratique, il y a un monde. En Île-de-France, les besoins sont estimés par la préfecture à 6 000 places de caravanes pour 550 existantes. Les nomades ont de plus en plus de mal à vivre leur tradition pluriséculaire du voyage. L'urbanisation a grignoté les espaces d'accueil traditionnels alors que la base de leurs activités traditionnelles s'est érodée. On leur permet bien de nomadiser. Mais la loi Besson laisse aux maires, la possibilité de décider du lieu et de la durée du stationnement. Il suffit de quelques plaintes parfois. Ils vivent dans l'arbitraire et l'aléatoire pour le temps de séjour comme pour la destination. Rien à voir avec une vie de bohème. Quand les déplacements se font de plus en plus au gré des expulsions. Malgré l'obligation légale, un tiers seulement des communes françaises auraient rempli leur obligation et la moitié des aires ne seraient pas conformes aux normes techniques, relevant plutôt de l'espace de relégation.

La pression s'accroît encore sur les nomades qui tentent de réagir. En décembre 2005, plusieurs milliers d'entre eux ont défilé entre les places de la République et de la Nation, à Paris, pour protester contre la taxe-vignette à laquelle ils pourraient être assujettis. Les députés avaient adopté, durant la nuit du 22 au 23 novembre, un amendement qui instituait « une taxe annuelle (...) représentative de la taxe d'habitation » pour les ménages qui vivent dans une

caravane à longueur d'année. Le projet de loi Sarkozy sur la sécurité intérieure, adopté le 28 janvier 2006, s'en prend encore à eux. L'article 19 vise explicitement ces Français nomades encore imperméables aux mœurs sédentaires et s'en prend à leur mode de vie.

On jalouse leurs belles voitures sans toujours voir la pauvreté présente partout autour des caravanes que la fierté dissimule encore au regard des passants. Manouches, Roms ou Gitans font partie de cette France invisible dont on ne sait rien mais qui dérange. Nous apprécions leurs musiciens, peintres ou poètes sans tirer parti de leurs valeurs culturelles, de leurs savoir-faire et de leur savoir-être en mouvement. Aujourd'hui, nous nous voulons pourtant nomades, nous les *Gadjé*.

ANNEXE 3

COUPS DE CŒUR

Un petit pas pour l'homme, un grand pas pour l'humanité.

UN HOMME DANS LA LUNE

Les expériences qui s'inscrivent dans une logique de mobilité soutenable se multiplient. Nous avons choisi d'en mettre quelques-unes en valeur avec le secret espoir que vous puissiez vous-même allonger cette liste au cours des prochains mois.

AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE

L'autopartage consiste à utiliser occasionnellement un véhicule acquis en commun ou par l'intermédiaire d'une société ou d'une association. Le système est basé sur le principe de la location, mais pour des périodes parfois courtes d'une à deux heures. Le véhicule partagé se substitue à 6 voitures particulières. Le système permet de réduire les problèmes de stationnement et d'encombrement et assure plus de convivialité et de sécurité. L'entreprise Mobility en Suisse et l'association Auto'trement à Strasbourg développent avec succès le système. Sur le même principe, le covoiturage ou le taxi collectif, à condition qu'il soit bien entretenu, peuvent présenter des alternatives intéressantes à la voiture individuelle. Pour la

première fois, la solution va être expérimentée à grande échelle sur les aéroports de Paris pour les salariés de plates-formes aéroportuaires et les entreprises des zones proches soit plus de 80 000 personnes.

ADOPTION DE NORMES TECHNIQUES POUR LE BIODIESEL EN AUTRICHE

Dès 1987, l'Autriche s'est équipée d'installations pilotes de production de biodiesel. La croissance de cette production a été facilitée par l'adoption précoce de normes techniques. L'Autriche a été le premier pays au monde à édicter une norme en matière de biodiesel, des exonérations de taxes pour les biocarburants, aussi bien pour le biodiesel pur que pour des mélanges spécifiques et des prix inférieurs à ceux du gazole produit à partir de sources fossiles.

PARC DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE À LYON

Depuis mai 2005, le Grand Lyon met à la disposition des habitants un parc de 2 000 vélos baptisés Vélo'v, répartis sur 173 stations à Lyon et Villeurbanne. Avec une gratuité d'utilisation de 30 minutes à 1 heure selon les modalités d'abonnement, chacun peut utiliser un vélo pour aller d'un point à un autre, voire le conserver un peu plus longtemps pour une somme modique. Ce système qui incite à l'usage de modes doux remporte un grand succès et le nombre de stations devrait encore être augmenté. La solution séduit de nombreuses agglomérations comme Bruxelles. D'autres avant, comme Helsinki en Finlande, avaient déjà expérimenté avec succès cette solution souple au transport individuel public.

COULOIRS D'AUTOBUS DE QUALITÉ À DUBLIN

Les couloirs d'autobus de qualité sont des voies spéciales interdites à tout trafic à l'exception des bus,

taxis, véhicules d'urgence et cyclistes. Des jonctions spéciales permettent également un gain de temps considérable. Le premier a été lancé à Dublin il y a dix ans déjà. Ils favorisent généralement le développement d'une offre de bus plus rapide, plus fréquent et plus fiable et améliorent la sécurité. À Dublin, le nombre de passagers se déplaçant en autobus pendant les heures de pointe du matin (7h-10h) a augmenté de manière sensible. Le nombre de voitures entrant dans le centre-ville a diminué. Pour la plupart des couloirs, le temps de trajet moyen en bus pendant les heures de pointe du matin est inférieur au temps de trajet correspondant en voiture, ce qui facilite l'arbitrage au profit du transport en commun. La proportion des déplacements vers le centre-ville, effectués en bus, a également progressé.

COMBUSTIBLES RENOUVELABLES POUR LES TRANSPORTS À STOCKHOLM

Il y a de nombreuses années déjà que la ville de Stockholm a imposé des obligations de service public, y compris des critères de durabilité, dans les procédures d'appel d'offres. Résultat : un quart des bus circulent à l'aide de combustibles renouvelables (éthanol, biocarburant, hydrogène). Pour les flottes commerciales, elle favorise l'implantation de postes de distribution de biocarburants dans les zones d'activités commerciales. Elle s'assure que les fournisseurs locaux proposent des véhicules de démonstration et elle finance en partie les coûts supplémentaires. Par ailleurs, la ville de Stockholm encourage l'utilisation de véhicules non polluants (biocarburant, éthanol ou électriques/hybrides électriques) : parking résidentiel gratuit, accès gratuit dans la zone avec taxe d'embouteillage. Résultats : plusieurs milliers de véhicules propres circulent dans les rues de Stockholm, un réseau de stations-service avec pompes à éthanol et pompes au biocarburant s'est développé et les émissions de CO² et de particules nocives ont diminué.

TAXE D'EMBOUEILLAGE À LONDRES

L'introduction de la taxe d'embouteillage (8 euros par voiture par jour) en février 2003 a porté ses fruits. Les revenus de la tarification ont été en partie investis dans de nouveaux bus et de nouvelles infrastructures. L'utilisation des bus a augmenté de près de 40 % dont près de la moitié due à la taxe d'embouteillage. La congestion, le volume de trafic et les temps de déplacement en bus dans le centre de Londres ont diminué. Les émissions de polluants (CO², NOX et particules fines) liés au trafic ont baissé.

SYSTÈME GLOBAL DE MOBILITÉ EN SUISSE

Le système de mobilité développé depuis des années en Suisse présente des caractéristiques intéressantes : approche multiscalaire des transports de la commune à l'État ; continuité spatiale et temporelle des réseaux (jour-nuit, semaine et week-end) ; intermodalité du train à la voiture partagée en passant par les bateaux et les téléphériques ; fréquence et cadencement toutes les 3 minutes ; information des voyageurs en amont, avant et après le voyage ; intégration tarifaire de toute l'offre avec possibilité de facture mensuelle de mobilité. Résultats de cette approche globale des mobilités : une réduction de l'empreinte écologique, une amélioration de la sécurité et le confort des voyageurs.

DES SERVICES DE MOBILITÉS NOCTURNES À TRAVERS LE MONDE

Certains services de mobilités nocturnes repérés en Europe et dans le monde pourraient être transférés ailleurs au bénéfice des travailleurs et des noctambules :

- les bus de nuit du réseau « Nightcruiser » équipés d'un bar et de sons et lumière à Perth (Australie) ;

- le réseau de transports de nuit insérés dans un projet global « Good evening Barcelona » ;
- le métro 24 h/24 de New York ;
- les abonnements de nuit de Reims ;
- les parkings de nuit à 1 euro de Besançon ;
- la gratuité du bus sur les campus des universités de Los Angeles ;
- les bus à la demande « Radiobus » à Milan ;
- les tramways de nuit à Cracovie ;
- le réseau nocturne intermodal bus et train à Zürich « Nachtnetz » ;
- les trains de nuit en Allemagne ;
- le « Daiko Unton » de Gifu Shi au Japon qui raccompagne les gens ivres ;
- la régulation de l'accès aux taxis de nuit avec les « Taxis Marchalls » à Bath (Grande-Bretagne) ;
- l'opération femmes et transport « Entre deux arrêts » à Montréal ;
- à vous de jouer et de compléter !

ANNEXE 4

POUR UN DROIT À LA MOBILITÉ

Droit à la ville.

EXPRESSION DÉFINIE PAR HENRI LEFEBVRE

Confrontée à ces évolutions, notre société doit réaffirmer le « droit à la mobilité » comme un droit générique dans le cadre d'une réaffirmation du « droit à la ville » tel que le définissait Henri Lefebvre : « *Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter.* » Le droit à la mobilité permet de repenser l'accès de tous à la ville, l'hospitalité de ses espaces publics et de définir les contours d'une nouvelle urbanité. La Déclaration européenne sur le droit à la ville qui découle de la Charte urbaine européenne, adoptée le 18 mars 1992 par la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe (CPLRE), lors de la session plénière annuelle (Strasbourg, 17-19 mars) avait fixé quelques devoirs¹ en ce sens : « *Considérant que l'exercice de tous les droits cités ci-après doit être fondé sur une solidarité et une citoyenneté responsables, impliquant*

1. « La charte urbaine européenne », conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe, Les Éditions du Conseil de l'Europe, 125 p., 1993.

également l'acceptation des devoirs, les citoyens des villes européennes ont droit à :

1. **La sécurité** : à une ville plus sûre et sans dangers – protégée, dans la mesure du possible, contre la criminalité, la délinquance et les agressions.
2. **Un environnement sain et non pollué** : à un environnement libéré de la pollution de l'air, de l'eau, du sol et de la pollution acoustique, respectant la nature et les ressources naturelles.
3. **L'emploi** : à des perspectives d'emploi adéquates, à prendre part au développement économique et à atteindre de ce fait à une autonomie financière personnelle.
4. **Le logement** : à pouvoir choisir parmi un stock suffisant de logements salubres, à un prix accessible, assurant la tranquillité et le respect de la vie privée.
5. **La mobilité** : à une mobilité sans entraves et à la liberté de se déplacer ; à un équilibre harmonieux entre les différents usagers des rues – transports publics, voitures particulières, piétons et cyclistes.
6. **La santé** : à un environnement et à une gamme d'équipements favorisant la santé physique et psychologique.
7. **Le sport et les loisirs** : à l'accès sans discrimination d'âge, de capacité ou de revenus, à une large gamme d'installations sportives et de loisirs.
8. **La culture** : à accéder et à participer à un large choix d'occupations et d'activités culturelles ou de création.
9. **L'intégration multiculturelle** : où la coexistence pacifique des communautés d'origine culturelle, ethnique et religieuse différente, est assurée.
10. **Une architecture et un environnement physique de qualité** : à un environnement physique agréable et stimulant, suscité par une architecture contemporaine de grande qualité

ainsi que par la conservation et la réhabilitation judicieuse du patrimoine bâti.

11. **La coexistence harmonieuse des fonctions :** *en sorte que l'habitat, le travail, les déplacements et la poursuite des activités sociales puissent se dérouler en interrelations aussi étroites que possible.*
12. **La participation** *à travers des structures démocratiques pluralistes et une gestion urbaine caractérisée par la coopération entre tous les partenaires concernés, le principe de subsidiarité, l'information, et le refus de tous excès de réglementation.*
13. **Un développement économique :** *dans lequel les pouvoirs locaux prennent avec détermination et lucidité une responsabilité dans la création, directe ou indirecte, de la croissance économique.*
14. **Un développement durable :** *où les pouvoirs locaux s'efforcent d'aboutir à la réconciliation du développement économique et de la protection de l'environnement.*
15. **Les biens et services :** *à l'accès à un large choix de biens et services de qualité adéquate, proposés par les pouvoirs locaux, le secteur privé ou les deux conjointement.*
16. **Les ressources et richesses naturelles :** *celles-ci étant bien gérées et exploitées par les pouvoirs locaux de façon rationnelle, efficace et équitable, au bénéfice de tous les citoyens ;*
17. **L'épanouissement personnel :** *grâce à la création du cadre urbain propice à l'épanouissement personnel, ainsi qu'au développement social, culturel, moral et spirituel des individus.*
18. **La collaboration entre municipalités :** *dans laquelle les citoyens sont autorisés et encouragés à participer directement aux relations internationales de leur ville.*
19. **Mécanismes et structures financières :** *permettant aux autorités locales de trouver les ressources financières nécessaires pour l'exercice des droits énoncés dans la présente Déclaration.*

20. **L'égalité** : les pouvoirs locaux garantissant l'exercice des droits ci-dessus pour tous les citoyens, sans discrimination de sexe, d'âge, d'origine, de croyance, de situation sociale, économique ou politique, de handicap physique ou mental. »

« Les nouveaux mobiliens auront sans doute à cœur de faire du droit à la mobilité un droit générique en bonne place sur la liste des droits à la ville. »

ANNEXE 5

VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE

Commençons par balayer devant notre porte.

RECOMMANDATION BIEN SUIVIE EN ALSACE-LORRAINE

Et si on poursuivait la route ensemble ?

Nom

Prénom

Adresse

Tél.

E-mail

Réactions

Idées

Propositions

Pistes de collaboration

Divers

Contacts

Gilles RABIN et Luc GWIAZDZINSKI

gillesr@sherpaa.com

lucg@sherpaa.com



BIBLIOGRAPHIE

BALISES À L'USAGE DES NAUFRAGÉS DE LA ROUTE

ANTONY R., HENRY J., *The Lonely Planet Guide To Experimental Travel*, Lonely Planet, 2005.

ARAGON L., *Le Paysan de Paris*, Gallimard, 1926.

AUGE M., *Non-lieux, Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Seuil, 1992.

AUGOYARD J.-F., *Pas à pas*, Seuil, 1979.

BACHELARD G., *La Poétique de l'espace*, PUF, 1957.

BEGOUT B., *Lieu commun*, Allia, 2003.

BELLANGER F., MARZLOFF B., *Transit*, l'Aube, 1996.

BENJAMIN W., *Paris, capitale du XIX^e siècle*, extrait de *Écrits français*, Allia, 2003.

BERQUE A., *Médiance, de milieux en paysages*, Reclus, 2001.

BEY H., *TAZ, L'éclat*, 1997.

BRETON A., *Nadja*, Gallimard, 1964.

DEBORD G., « *Théorie de la dérive* », in *Internationale situationniste n°2*, bulletin central édité par les sections de l'Internationale situationniste, déc. 1958.

CERTEAU (de) M., *L'Invention du quotidien*, Gallimard, 1990.

CHATWIN B., *Anatomie de l'errance*, traduit de l'américain, Grasset, 1996.

CHEVRIER S., JUGUET S., *Arrêt demandé*, Enigmatek, 2003.

DESPORTES M., *Paysages en mouvement*, Gallimard, 2005.

DOLLE J.-P., *Le Territoire du rien*, Lignes, 2005.

DUNLOP C., CORTAZAR J., *Les Autoroutes de la cosmoroute*, Gallimard, 1983.

GRACQ J., *La Forme d'une ville*, José Corti, 1985.

GRAS P., *Suite romaine*, l'Harmattan, 2005.

GWIAZDZINSKI L., *La Ville 24 h/24*, l'Aube, 2003.

GWIAZDZINSKI L., *Pour une ville en mouvement*, *Mouvement n° 23*, revue interdisciplinaire des arts vivants, juillet-août 2003.

GWIAZDZINSKI L., *Nocturnes, Étude sur les services de mobilité nocturnes en Europe et dans le monde*, rapport au PREDIT, 2005.

HALL E.T., *La Dimension cachée*, traduit de l'américain, Seuil, 1971.

HONORÉ C., *Éloge de la lenteur*, Marabout, 2005.

KEROUAC J., *On The Road*, Gallimard, 1960.

La ville pour l'égalité, Conseil des communes et régions d'Europe, « Une méthodologie et de bonnes pratiques pour l'égalité des hommes et des femmes », Commission européenne, DG Emploi et affaires sociales, 64p., 2005.

LANZMANN J., *Fou de la marche*, Robert Laffont, 1985.

LEVY J., LUSSAULT J., *Dictionnaire de la géographie*, Belin, 2003.

LONDRES A., *Tour de France, tour de souffrances*, Le Petit Parisien, 1924.

MARINETTI F. T., *Manifeste du futurisme*, tract, Milan, 1909.

MASPERO F., *Les Passagers du Roissy-Express*, Seuil, 1990.

PAQUOT T., *L'Inde, côté villes*, l'Harmattan, 2005.

PEREC G., *Espèces d'espaces*, Galilée, 1974.

PERIFAN A., *Pas de quartiers pour l'indifférence*, La Table ronde, 2005.

REDA J., *La Liberté des rues*, Gallimard, 1997.

ROUSSEAU J.-J., *Les Rêveries du promeneur solitaire*, Flammarion.

SANSOT P., *Poétique de la ville*, Klincksiek, 1973.

SANSOT P., *Chemins aux vents*, Payot, 2000.

BIBLIOGRAPHIE

RABIN G., GWIAZDZINSKI L., *Si la ville m'était contée*, Eyrolles, 2005.

URBAIN J.-D., *L'Idiot du voyage*, Payot, 1991.

VIARD J., *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, l'Aube, 2000.

ZARDINI M. (dir.), *Sensations urbaines*, Lars Müller Publishers, 2005.



© Sherpaa

Bonne route

Composition : Compo-Méca sarl
64990 MOUGUERRE

Achévé d'imprimer : EMD S.A.S.
N° d'éditeur : 3424
N° d'imprimeur :
Dépôt légal : décembre 2006
Imprimé en France