

Sous la direction de
Alain Musset

7 ROUTES MYTHIQUES

**QUAND L'HISTOIRE SE MÊLE
À LA LÉGENDE**

ARMAND COLIN

Conception de la couverture : *Misteratomic*
Conception de la maquette intérieure : Raphaël Lefevre
Responsable d'édition : Ronite Tubiana
Édition : Florian Boudinot
Fabrication : Pernelle Pécot-Kleiner
Crédits des images p. 98 à 113 : Cuadrado, Margerin ©Dargaud 2018

© Armand Colin, 2018
Armand Colin est une marque de
Dunod Éditeur, 11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff
www.armand-colin.com
ISBN 978-2-200-62335-7

INTRODUCTION 7

ROUTES TRACÉES,
ROUTES VÉCUES,
ROUTES RÊVÉES



VIA APPIA 12

REGINA VIARUM,
LA REINE DES ROUTES



LE CHEMIN DE SAINT-JACQUES-DE-COMPOSTELLE 32

LA RÉINVENTION DU MYTHE



LES ROUTES DE LA SOIE 52

HISTOIRE, LÉGENDE
ET GÉOPOLITIQUE



QHAPAQ-ÑAN

74

LES CHEMINS INCAS
ET LE CHOC DES MÉMOIRES



LA ROUTE 66

98

L'INVENTION
D'UN MYTHE AMÉRICAIN



LA NATIONALE 7 116

996 KILOMÈTRES
ET 2000 ANS D'HISTOIRE



PARIS-ROUBAIX 132

LE CYCLISME,
LA ROUTE ET L'HISTOIRE

NOTES ET RÉFÉRENCES 151

LES AUTEURS
ET LES ILLUSTRATEURS 157

INTRODUCTION

ROUTES TRACÉES, ROUTES VÉCUES, ROUTES RÊVÉES

Par Alain Musset

Depuis Bobby Troup et son fameux *Get your Kicks on Route 66* ou Charles Trenet et son hymne à la Nationale 7, on sait que la route est une métaphore de la société moderne, un symbole de la mobilité permise par le développement du transport automobile qui a raccourci les distances, multiplié les échanges et élargi les horizons individuels. Cependant, comme le montrent bien ces deux monuments de la chanson populaire, l'idée même de la route ne se limite pas à une vision simplement utilitaire et occupe une place à part dans nos imaginaires – surtout quand on évoque certains itinéraires devenus mythiques. On peut en effet les considérer comme de véritables géosymboles, pour reprendre la terminologie du géographe Joël Bonnemaïson : « un lieu, un itinéraire, une étendue qui, pour des raisons religieuses, politiques ou culturelles prend aux yeux de

certains peuples et groupes ethniques, une dimension symbolique qui les conforte dans leur identité¹ ».

Le but de cet ouvrage est justement de voir comment la route, cet outil destiné à relier les villes et à organiser les territoires, peut se transformer en icône ou en symbole cristallisant les identités collectives, alimentant les rêves de celles et ceux qui voyagent par procuration, favorisant ainsi parfois le développement touristique de toute une région !

Son originalité repose sur une alliance inattendue entre chercheurs et chercheuses en sciences sociales (géographie, histoire, anthropologie...) et dessinateurs et dessinatrices de bande dessinée, chacun et chacune étant invité(e) à faire partager non seulement sa connaissance mais aussi sa vision person-

nelle et surtout son amour de la route. À la rigueur de l'étude se mêle donc le plaisir de la découverte et du partage, plaisir mis en lumière par les figures chargées d'illustrer chacun des textes et de créer, autour de chaque route, un univers particulier.

Mais pour comprendre comment se construit un mythe, il faut l'inscrire dans la longue durée. C'est pour cette raison que nous présentons ici un ensemble de sept routes mythiques qui ont fait l'histoire des peuples et des nations. Sept, chiffre magique qui rappellera les sept merveilles du monde ou les sept boules de cristal ayant conduit Tintin dans les profondeurs du temple du Soleil... Ce livre traite ainsi non seulement de la route 66 et de la Nationale 7 mais aussi de la Via Appia, des chemins incas, de la route de la soie et des chemins de Compostelle, sans oublier Paris-Roubaix - « l'enfer du Nord ».

En évoquant non seulement leur tracé, leur matérialité, mais aussi leur rôle politique, économique et social, chaque étude permet de comprendre comment ces routes ont été mises en place et mises en œuvre par un pouvoir central plus ou moins lointain autant que par les pratiques quotidiennes des marchands, des voyageurs, des migrants, des pèlerins ou des sportifs qui ont fait d'elles ce qu'elles sont dans nos mémoires. En 1996, dans le numéro 2 des *Cahiers de médiologie* consacré au thème de la route, Numa Broc s'intéressait déjà à l'histoire de ces chemins, toujours présentés de manière métaphorique comme de véritables artères, dont l'essor était lié à celui des grands empires. En étudiant ce qu'il appelait « les grandes lignes » qui ont façonné le monde, il mettait en parallèle les

pistes à peine tracées des caravanes de la soie ou les chaussées romaines fortement ancrées dans un territoire dessiné par le pouvoir.

Cependant, leur rôle éminent, passé ou présent, ne suffit pas à les rendre mythiques et à leur donner le rang de géosymbole. Même si on n'a jamais eu la chance de les parcourir, les sept routes que nous avons choisies résonnent dans nos esprits grâce aux récits des voyageurs qui, à pied, à cheval, à dos de dromadaire, à vélo ou en voiture, ont vécu l'expérience du déplacement vers des terres nouvelles, peuplées de créatures fabuleuses. Que serait la route de la soie sans Marco Polo ? Dès le départ, ces routes ne sont pas seulement pensées, tracées et aménagées : elles sont mises en scène. Elles ne font pas seulement partie du décor. Elles sont un personnage. La littérature et le cinéma ont largement contribué à diffuser leur image et à susciter des vocations de globe-trotters et de vagabonds mystiques. Avec *On the Road*, écrit d'une seule traite sur un seul rouleau de machine à écrire, Jack Kerouac a inventé un genre et immortalisé un style de vie. La notion de *Road Novel* ou *Road Movie* a depuis largement dépassé le cadre étroit des États-Unis - même si, paradoxalement, la route 66 n'est pas au centre du récit composé par celui qui fut le chantre incontesté de la *Beat Generation*.

Ces grandes routes du passé ont eu leur heure de gloire. Aujourd'hui déclassées, souvent laissées à l'abandon, elles bénéficient néanmoins d'une sorte de renaissance liée à leur patrimonialisation et deviennent les témoins privilégiés d'un temps chargé de drames, d'aventures et de nostalgie. On essaie donc de

préserver certains hauts lieux qui, chacun dans sa région du monde, ont marqué l'histoire des voyages – et pas seulement les monuments les plus emblématiques, les ponts ou les ouvrages d'art qui ont pu défier les siècles, les intempéries ou les horreurs de la guerre. En effet, la route est plus qu'un ruban qui se déroule sur le sol comme le tapuscrit de Kerouac. C'est un système composé d'éléments de base qui se répètent mécaniquement quelle que soit l'époque ou le lieu. Le triptyque classique de la route 66, composé du motel, du *diner* et de la station essence, existait déjà sous une autre forme au bord de la Via Appia à l'époque de Cicéron, sur les chemins de Compostelle que fréquentaient les dévots de Saint-Jacques ou le long du réseau des routes de la soie.

Dans cet ensemble, c'est par la Via Appia qu'il faut débiter car, première à avoir été tracée à partir de Rome pour rejoindre le port de Brindisi dans les Pouilles, c'est sans aucun doute la mère de toutes les routes. Elle a été la porte de l'Orient pour un empire en pleine expansion et a servi de modèle à l'ensemble du système routier mis en place autour de la Méditerranée afin d'irriguer les territoires conquis par les légions romaines. Elle est à l'origine de la fameuse expression « tous les chemins mènent à Rome ».

Dans un Moyen Âge émergeant des ruines de l'Empire romain, les multiples chemins de Saint-Jacques qui traversaient l'Europe en direction de la pointe extrême de la Galice ont joué un rôle important dans la consolidation d'un christianisme unificateur. Après une longue période de déclin, ils ont été réactivés en Espagne grâce à la victoire de Franco (et de l'Église catholique) sur des Républicains

hostiles au clergé. Transformés en routes touristiques parsemées de hauts lieux et de monuments emblématiques, ils servent à nouveau de symbole à une Europe à la recherche de ses racines communes – alimentant de manière indirecte des discours identitaires controversés.

De manière paradoxale, la Route de la soie a été déclarée patrimoine mondial de l'humanité alors qu'elle n'a jamais véritablement existé. C'est à la fin du ^{xix}^e siècle que l'expression a été popularisée par un géographe allemand, Ferdinand von Richthofen, pour désigner les réseaux complexes qui ont uni, à différentes époques, l'Empire du Milieu avec le Moyen-Orient. L'expression a eu tellement de succès qu'aujourd'hui la Chine l'utilise avec des visées géopolitiques afin d'affirmer son grand retour sur la scène d'un monde globalisé.

À l'autre bout du monde, l'Empire inca décapité par les Espagnols était sillonné par un réseau de routes et de chemins qui permettaient une circulation relativement aisée dans des territoires au relief souvent difficile. Même si ce réseau est aujourd'hui souvent en piteux état, il sert à cristalliser des identités locales, régionales et transnationales dans la perspective d'une « andinité » réelle ou inventée qui s'appuie sur le classement par l'UNESCO d'une partie de son tracé.

Beaucoup plus récente puisque mise en place dans les années 1920 entre Chicago et Los Angeles, la route 66 n'a fait que suivre le chemin tracé au ^{xix}^e siècle par les pionniers partis avec leurs caravanes à la conquête de l'Ouest. Devenu l'axe majeur des États-Unis grâce à l'essor de la circulation automobile,