

L'Homme et la Terre

Le développement de la science géographique au XIX^e siècle est une des manifestations caractéristiques de l'esprit moderne en «Occident». Après le Moyen Age et son inquiétude métaphysique, au terme de l'Humanisme attentif aux problèmes psychologiques, moraux ou politiques de l'Homme, le Monde occidental s'est tourné vers la Terre, l'Espace et la Matière. Sa volonté de puissance, impatiente de s'installer dans les dimensions du monde extérieur, s'empare de l'univers par la mesure, le calcul et l'analyse. A ce titre la science géographique fait partie, avec la cosmographie, la géologie, la botanique, la zoologie, l'hydrologie ou l'ethnographié, de cette Géographie universelle, soucieuse de comprendre le monde géographiquement, dans son étendue et ses « régions », comme source de forces et horizon de la vie humaine.

Mais, avant le géographe et son souci d'une science exacte, l'histoire montre une géographie en acte, une volonté intrépide de courir le monde, de franchir les mers, d'explorer les continents. Connaître l'inconnu, atteindre l'inaccessible, l'inquiétude géographique précède et porte la science objective. Amour du sol natal ou recherche du dépaysement, une relation concrète se noue entre l'homme et la Terre, une «géographicité» de l'homme comme mode de son existence et de son destin.

C'est à ce premier étonnement de l'homme en face de la «Terre» et à l'intention initiale de la réflexion géographique sur cette «découverte» qu'il s'agit de revenir ici, en interrogeant la géographie dans la perspective propre du géographe ou plus simplement de l'homme intéressé par le monde environnant.

Partout l'espace géographique est taillé dans la matière ou dilué en une substance mobile ou invisible. Il est la falaise, l'escarpement de la montagne; il est le sable de la dune ou l'herbe de la savane, le ciel morne et enfumé des grandes villes industrielles, la grande houle océane. Aérienne, la matière reste encore matière. L'espace «pur» du géographe n'est pas l'espace abstrait du géomètre: c'est le bleu du ciel, frontière entre le visible et l'invisible; c'est le vide du désert, espace pour la mort; c'est l'espace glacé de la banquise, l'espace torride du Turkestan, l'espace lugubre de la lande sous la tempête. Il y a encore ici quelque chose, une étendue à traverser ou à fuir, du sable qui vole, des fournaises naturelles, le vent qui mugit. Une résistance ou une attaque de la Terre. Même le silence ou la désolation, c'est encore une réalité de l'espace géographique, une réalité qui oppresse, une réalité qui exclut.

Cet espace matériel n'est donc pas du tout une « chose » indifférente, refermée sur elle-même dont on dispose ou que l'on peut congédier. C'est toujours une matière qui accueille ou menace la liberté humaine. Une région montagneuse, n'est-ce pas avant tout une région qui fait obstacle à la circulation des hommes? La plaine n'est «vaste », la montagne n'est «haute» qu'à l'échelle de l'homme, qu'à la mesure de ses desseins. La forêt est éprouvée « épaisse », l'Amazonie est ressentie « chaude », avant que ces qualités ne se conceptualisent en notions apprises. Hors de cette référence à un projet ou à une expérience vécue, ces concepts d'ampleur, de hauteur, d'épaisseur ou de chaleur n'ont pas de sens.

Anthropocentrisme, dira-t-on! Mais il faut en prendre son parti: hors d'une présence humaine actuelle ou imaginée, il n'y a plus de géographie même physique, mais une science vaine. L'anthropocentrisme n'est pas une imperfection, mais une exigence inéluctable.

Mais si la réalité n'est géographique que pour l'homme, que signifie ce «pour» ? Bien entendu, «pour l'homme» peut prendre souvent cette valeur nettement ustensile et signifier « dans l'intérêt » ou « à l'usage de » l'homme. Entrent dans ce cas la Terre comme terre de culture ou matériau de construction, le fleuve pour la navigation, le ciel pour l'aviation. La géographie peut être « économique » ; même l'étude du relief ou du climat contient sous-jacente la préoccupation de l'usage et de la production.

Habitable, cultivable, navigable, ces aptitudes n'épuisent pas le sens de ce «pour l'homme », qui exprime simplement et très généralement le point de vue de l'homme. Une chaîne de montagnes ou un désert peuvent être considérés comme «frontières» en dehors de toute considération proprement ustensile: comme cadre ethnique, par exemple, ou comme limite de civilisation. Telle région du globe se présentera comme indienne ou britannique. Les Alpes ou les fjords norvégiens se prêtent à une appréciation esthétique. Mais il s'agit bien, en tous ces cas, d'une réalité aperçue dans un dessein de l'homme, la frontière ne s'oppose comme frontière qu'à une liberté humaine qui s'y heurte ou qui s'y sent protégée, qui la franchit ou la respecte. Un «territoire» n'est britannique que pour des Britanniques conscients de leur différence ou de leur supériorité, ou encore pour des étrangers qui le voient comme terre étrangère. Le pittoresque de certaines régions ne se conçoit que dans un monde où la beauté naturelle est comprise d'avance comme un attrait ou une distraction.

Il importe de ne pas accrédi ter l'erreur que la spatialisation géographique se produit seulement en vertu d'un comportement actif. Il est des cas où l'homme est agi par l'environnement géographique: il subit l'influence du climat, du relief, du milieu végétal. Il est

montagnard dans la montagne, nomade dans la steppe, terrien ou marin. La nature géographique le rejette sur lui-même, le façonne dans ses habitudes, ses idées, parfois dans ses aspects somatiques. Il arrive que la montagne, « écrase » l'homme, que la forêt vierge l'« étouffe », que la lande l'incline à la mélancolie. Quelquefois l'homme recherche cette passivité. Peuple de forêts, les Hindous ont voulu supprimer toute distance entre l'être intérieur et la nature pour que l'homme vive en état de communion avec la vie universelle manifestée dans le climat, la végétation et les animaux. En dehors de ce cas extrême, une expérience presque commune nous incite, sans aucune intention littéraire, mais tout naturellement, à déclarer « grandiose » ou « sauvage », « accueillant » ou « hostile » tel aspect de la Terre qui nous frappe. Tierra dramatica, tierra apacible! C'est dans cette formule que l'Espagnol Ortega y Gasset résume son impression après avoir traversé l'Espagne et la France.

Que l'espace géographique apparaisse comme essentiellement qualifié dans une situation concrète qui affecte l'homme, c'est ce que prouve la spatialisation courante qui le spatialise comme éloignement et direction. Les distances géographiques ne proviennent pas d'une mesure objective, à l'aide d'unités de longueur au préalable dégagées. Au contraire, le souci de mesurer exactement résulte de ce souci primordial que porte l'homme avec lui de mettre à sa portée les choses qui l'entourent. La distance est éprouvée d'abord, non comme une quantité, mais comme une qualité exprimée par les termes près ou loin. Ce qui est près, c'est ce dont on peut disposer sans effort, ce qui est loin exige un effort et, implicitement, un dessein de s'en rapprocher. L'éloignement d'un lieu, d'un village de la montagne, est d'abord ressenti comme une marche pénible ou facile: il est à trois heures de marche. L'éloignement ne dépend pas directement de la distance effective; telle localité située à 3 kilomètres est, en fait, plus éloignée, étant perchée haut dans la montagne que telle autre située à 5 kilomètres, mais dans la vallée. Marseille était, au temps des diligences, à 8 étapes de Paris. Le chemin de fer permet, au début de ce siècle, de l'atteindre en une demi-journée. L'avion permet de relier Paris à New York en 1950 dans le même intervalle de temps qu'il fallait pour aller vers 1900 de Paris à Brest. L'éloignement réel, le seul qui soit géographiquement valable, dépend donc des obstacles à surmonter, du degré d'aisance avec lequel l'homme peut mettre un « lieu » à sa portée. Il nous arrive même d'être obligés de prendre de la distance, du recul, pour mettre une cime montagneuse à portée de notre vue ou pour prendre une photographie aérienne.

La liberté humaine s'affirme en supprimant ou en réduisant la « distance ». La civilisation occidentale a fait de cette lutte contre les distances, comprise comme une économie d'effort et de temps, une de ses préoccupations dominantes. La navigation à vapeur a géographiquement « rapproché » l'Amérique de l'Europe et l'aviation commerciale a mis à la portée de New York ou de Londres toutes les terres habitées. Ce « raccourcissement » du monde a bouleversé toutes les données politiques et économiques, créant une interdépendance planétaire, encore accentuée par le téléphone et la radio. L'intervention des Etats-Unis dans les récentes guerres mondiales présuppose un monde rétréci par la technique des transports. Certains paysages terrestres, les plantations d'hévéas de la Malaisie; ou les exploitations pétrolifères du Texas, sont nés de la lutte contre les distances. La vie matérielle de nos populations européennes dépend d'une mauvaise récolte de blé de l'Argentine ou du Canada, d'un blocus des routes maritimes de la laine, du coton ou de la cellulose. Inutile ici de rappeler cette interdépendance des peuples, ni cette « instantanéité » des communications où s'affirme la puissance du monde moderne sur l'espace. Ce besoin de parcourir des distances a suscité la préoccupation des mesures précises, remplaçant les anciennes mesures empiriques. [8230;]

Mais toute cette technique des voies de communication ne fait qu'exprimer d'une manière plus perfectionnée et plus précise une relation géographique originelle avec la Terre, où l'espace concret est ce vers quoi il a à se porter, par quoi il doit passer et où il doit planter des repères. Mais ce n'est pas seulement sur le sol qu'il foule que l'homme peut s'égarer ou chercher sa direction, qu'il rencontre des distances. Nous parlons de « voie facile, rude, droite » ou « tortueuse », de la « voie du plaisir » ou « du sacrifice », des « étapes » de la vie, d'« égarements » et d'« errements », de « déviations », de « dévoyés », de « caps » à franchir; nous sommes parfois « déroutés », il faut nous « remettre sur la bonne voie »; il y a de « mauvaises pentes » et des « ascensions » morales. Enfin, nous éprouvons de l'« éloignement » pour certaines personnes; nous les sentons « proches » ou « distantes », voire « inaccessibles ». Toutes ces expressions semblent bien répondre à une spatialisation qui déborde l'espace pour le corps, à ce que Minkowski appelle l'« espace primitif » où se meuvent nos pensées, nos désirs, notre volonté. Espace englobant l'espace matériel, mais plus proche, sans aucun doute, de l'espace géographique concret que de l'espace géométrique. Espace où se déploie l'existence parce qu'elle est, par essence, extension, qu'elle cherche un horizon, des directions, des existants à rapprocher d'elle, que la vie lui offre des parcours à suivre, faciles ou accidentés, sûrs ou incertains. Là où les termes ne peuvent plus s'accrocher à une réalité qui résiste et qui répond et ne sont plus que chiffres, c'est la géographie qui tout naturellement apporte son vocabulaire parce qu'il est concret et qualitatif, proche et clair. La route parfois impose à l'homme sa direction parce qu'il est proprement « sans direction ». Les routes de France, dans les sombres journées de juin 1940, ont vu passer ces théoriciens de fugitifs, la plupart indifférents sur leur direction et ne demandant à la route qu'une chose: fuir. A ce moment, la « géographie de la circulation » a été, au plus haut point, une géographie affective, l'homme ne voyant dans la route que la distance, souhaitée par son désarroi, l'instrument de son salut; ainsi l'« exode » a extériorisé son émoi intérieur, le mouvement intense de son moi vers un « ailleurs ».

Bibliographie

HYPERGE