ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

1- 1. Documents.

1- Michel SERRE, *L'automobile,* Editions Glénat, 1977.
2- Michèle TOURNIER, « L'aire du Muguet », *Le Coq de Bruyère*, Gallimard, 1978.
3- Jean CHESNEAU, *De la modernité*, Editions de la découverte, 1983.
4- « Des pirates de la route » sont recherchés à la périphérie de Lyon…, Le Monde, 12 août 1993.
5- « L'Autoroute », Chapitre « Transport », Encyclopédie Microsoft Encarta, 2001.

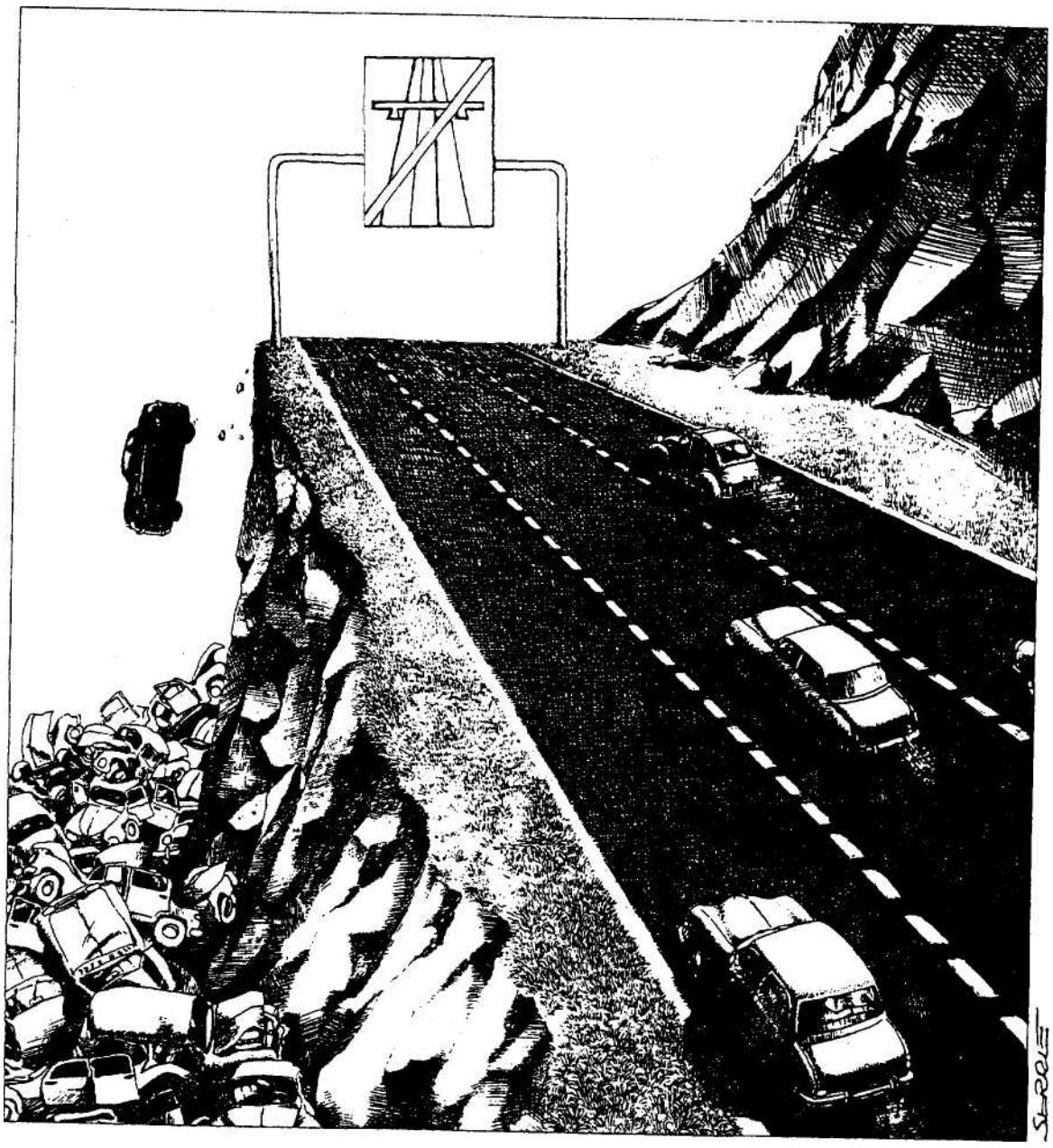
1- 4. Tableau de synthèse.

1- 3. Plan.

1- 4. Synthèse rédigée.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

DOCUMENT 1



Michel SERRE,
L'*Automobile,*
Edition Glénat, 1977

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

DOCUMENT 2

Pierre et Gaston sont deux chauffeurs routiers.

- Salut Bébert ! T'es encore de service aujourd'hui ?

Ce besoin qu'avait Gaston de fraterniser avec cette race à part, un peu mystérieuse, un peu méprisable des préposés au péage ! Aux yeux de Pierre, l'entrée officielle sur l'autoroute revêtait une valeur de cérémonie que d'inutiles bavardages ne devaient pas troubler.

- Ben oui, expliqua l'employé, j'ai permuté avec Tiénot qu'est au mariage à sa sœur.
- Ah bon, conclut Gaston, alors on te verra pas vendredi ?
- Alors à la semaine prochaine.
- D'accord, bonne route !

Gaston passa la carte de péage à Pierre. Le véhicule s'engagea sur l'autoroute. Gaston passait successivement les vitesses en père tranquille, sans coups d'accélérateur intempestifs. On s'installa dans l'euphorie que donnaient le régime de croisière de l'énorme véhicule et l'aube d'une journée qui promettait d'être superbe. Pierre, carré dans son siège, manipulait la carte de péage.

- Tu vois, ces gars qui font les guichets, moi je les comprends pas. Y z'en sont et y z'en sont pas.

Gaston le voyait partir dans une de ces élucubrations où il refusait de le suivre.

- Y z'en sont, y z'en sont pas, y z'en sont quoi ?
- Ben de l'autoroute ! Y restent à la porte, quoi ! Et pis l'soir, service terminé, y reprennent la motobécane pour retourner à la ferme. Ben et l'autoroute alors ?
- Quoi, l'autoroute ? s'énerva Gaston.
- Ah zut, fais un effort, quoi ! Tu sens pas, quand tu franchis le guichet d'entrée, quand t'as la carte de péage en main, tu sens pas qu'il s'est passé quelque chose ? Ensuite tu fonces sur la ligne droite en béton, c'est raide, c'est propre, c'est rapide, ça fait pas de cadeau. T'as changé de monde. T'es dans du nouveau. C'est l'autoroute, quoi ! T'es de l'autoroute !

Gaston s'obstinait dans son incompréhension.

Plus tard. La veille, Pierre a essayé en vain de rejoindre le petit village où habite une jeune fille qu'il a rencontrée lors d'un arrêt sur l'aire du Muguet, derrière le grillage séparant l'autoroute du reste.

- T'es bien gentil, observa Gaston, comme Pierre continuait à ralentir, mais après l'équipée d'hier, on n'a plus de temps à perdre.

C'est alors qu'il s'aperçut que Pierre, continuant à ralentir, déclenchait le clignotant droit et se dirigeait vers le bas-côté de l'autoroute. Il comprit en apercevant l'aire du Muguet de l'autre côté de la chaussée.

- Ah non, merde ! Tu vas pas recommencer !

Sans un mot, Pierre saute de la cabine. Ce sera très difficile de traverser les deux voies où déferle une circulation intense et rapide dans l'un et l'autre sens. Visiblement, Pierre n'en a cure. On dirait qu'il est devenu aveugle.

- Pierre, mais t'es devenu fou ! Attention, bon Dieu !

Pierre a été évité de justesse par une Mercedes qui proteste en faisant hurler son avertisseur. Il reprend son élan et atteint les rampes de séparation. Il les saute et

s'élance sur la voie Paris-Province. Un poids lourd le frôle et l'oblige à s'arrêter. Il repart d'un bond désespéré pour échapper à une DS. Encore un bond. Un choc le fait tournoyer, un autre choc l'envoie au sol, mais avant qu'il touche terre, il est projeté en l'air par un terrible coup de boutoir. « On aurait dit que les véhicules jouaient au ballon avec lui », expliquera Gaston plus tard. Il y a des miaulements de pneus, des coups d'avertisseur. Un bouchon se forme.
Gaston est le premier auprès de Pierre. Aidé par trois automobilistes, il le ramène près de leur véhicule. La tête de Pierre ensanglantée roule inerte d'un côté et de l'autre. Gaston l'immobilise de ses deux mains. Il le regarde dans les yeux avec une tendresse navrée. Alors les lèvres de Pierre remuent. Il veut dire quelque chose. Il balbutie. Puis lentement, les mots s'ordonnent.

- L'autoroute... murmure-t-il. L'autoroute... Tu vois, Gaston, quand on est de l'autoroute... faut pas chercher à en sortir.

Michel TOURNIER,
<< L'aire du Muguet >>,
Le Coq de bruyère,
Gallimard, 1978.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

DOCUMENT 3

L'autoroute nous révèle les pièges, les contraintes et les agressions de la modernité. Elle en est à la fois un reflet fidèle et un opérateur actif.

Au même titre que les tours de Hong Kong, les veaux de batterie ou les experts itinérants de multinationales, l'autoroute est un système « hors-sol », clos sur lui-même et donc totalement dissocié de l'espace extérieur dans lequel il ne s'insère qu'en apparence. Les rapports à cet espace ambiant, les proximités, les distances, les orientations sont illusoires et factices ; on croit passer au ras d'un village ou d'un canal qui sont pourtant inaccessibles sinon au prix de détours rebutants. Le paysage traversé n'est plus qu'un décor que signalent de puérils panneaux codés : un gland pour une forêt, un créneau pour un château médiéval. Mis à part ce décor, les contacts entre la nature et le ruban de béton se limitent à quelques implants, à quelques simulacres destinés à « paysager » ce dernier. La fonction de l'autoroute est d'assurer un déplacement en comprimant le temps au maximum ; la relation avec l'itinéraire disparaît. [...]

L'autoroute n'existe que comme ensemble de circuits et de flux, qui prolongent et organisent ceux de notre société elle-même ; elle assure une fluidité des transports de marchandises supposée supérieure à celle des trains ; elle reproduit et organise la pendularité (1) des activités humaines au travail et hors travail. [...] Mais ces flux collectifs grégaires ne sont que les conglomérats de solitudes, encastrées dans des boîtes métalliques en mouvement. L'autoroute, c'est le degré zéro de la sociabilité : chacun subit individuellement les contraintes communes du système, chacun prolonge sur l'autoroute les impératifs de vitesse et les tensions nerveuses imposées par le travail et la vie qu'on est censé fuir.

Une fois engagé, l'usager est complètement prisonnier de la rigidité de l'autoroute ; il n'a plus qu'à obéir à ses injonctions binaires élémentaires : bifurquer à droite ou continuer, ralentir ou non, rouler sur trois ou deux files, allumer ou non ses phares [...]. Conduire sur l'autoroute, c'est se laisser mener par une programmation-guidage parfaitement fonctionnelle à l'intérieur de cet espace balisé, calibré, contrôlé par radars et hélicoptères, sinon programmé par ordinateur. On suit, et on est pourtant soumis aux aléas du moment, bouchons, intempéries ou accidents, sans disposer d'aucune issue alternative, au propre comme au figuré. Le cheminement de l'usager, son « à-venir » sont profilés selon une trajectoire univoque, obligatoire et irréversible. La rigidité du système est manifeste en cas d'accident grave, de chutes de neige massives, de brouillards intenses ; crise signifie blocage sur place, écrasement dans les carambolages, incapacité sinon interdiction de toute solution personnelle. La vitesse s'inverse en impuissance. A la fois hégémonique (2) et inerte comme la modernité elle-même, l'autoroute est une gigantesque prothèse sociale, un appareillage qui tient dans son étroite dépendance les habitués de ces sous-prothèses individuelles que sont les engins motorisés. Gigantisme qui rend nécessaire l'implantation de multiples contrôles techniques et policiers, fixes ou mobiles. L'espace de l'autoroute est parfaitement quadrillé.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

Autre trait de rigidité, l'autoroute fonctionne doublement comme un espace social sélectif. Ses conditions d'admission séparent rigoureusement les usagers et les exclus, soit tout ce qui n'est pas mû par un moteur lourd. [...]

L'autoroute, c'est encore la violence subie en permanence, même si elle ne se matérialise qu'en cas d'accident. Violence qui est le privilège sinon la jouissance secrète des conducteurs de grosses voitures et de gros engins. Toute 2 CV coincée entre deux mastodontes a ressenti cette insupportable agression latente. [...]

Structures hors-sol, perversion du rapport à l'espace, codage, réduction à l'instantané, [...] primat des flux et circuits, sociabilité zéro, rigidité, programmation-guidage impérative, réduction binaire, normes sélectives, blocage collectif en cas de crise, avenir univoque et irréversible, dépendance vis à vis des prothèses techniques, contrôle social intense, [...] violence latente, [...] rien de tout cela n'est particulier à l'autoroute, cela fait parte des effets pervers de la modernité.

Et pourtant, qui ne préfère pas l'autoroute ! La modernité, c'est aussi la facilité, la simplicité, la commodité...

Jean CHESNEAU,
De la modernité,
Éditions de la Découverte, 1983.

(1) la pendularité : le mouvement de va et vient.
(2) hégémonique : qui tend à confisquer tous les pouvoirs.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

DOCUMENT 4

« Des " pirates de la route " sont recherchés à la périphérie de Lyon ».

Depuis la mi-juillet, la multiplication des agressions de touristes, essentiellement étrangers, commises sur les autoroutes de la périphérie lyonnaise est telle que les services de police ont lancé, vendredi 6 août, une mise en garde et des conseils de prudence. Le préfet du Rhône, délégué pour la sécurité, a avisé les consulats des agissements d'un ou plusieurs groupes de « pirates de la route ».

À l'examen des huit cas d'agressions signalés depuis le 23 juillet, la manière d'opérer des malfaiteurs varie très peu : au volant d'une voiture de grosse cylindrée, ils accrochent violemment le véhicule de leurs futures victimes et, sous le prétexte de procéder à un constat, contraignent celles-ci, sous la menace d'une arme, à leur remettre argent, bijoux, effets, et parfois même la voiture. Les agresseurs sont souvent quatre et se dissimulent parfois derrière des cagoules.

Le théâtre d'opération préféré de ces bandits semble être l'A 46, la nouvelle rocade Est de Lyon, récemment ouverte à la circulation, qui serait moins fréquentée en pleine nuit - les attaques ont généralement lieu entre minuit et quatre heures du matin - que d'autres secteurs urbains ou suburbains de l'autoroute Paris - Lyon - Marseille. Cinq des huit plaintes concernent cet axe, sur lequel un dispositif de surveillance renforcé a été mis en place, la brigade de répression des actions violentes (BRAV) assurant des patrouilles en collaboration avec les gendarmes et les CRS.

La plus récente des agressions, commise sur une aire de service à la hauteur de Saint-Fons (Rhône), dans la nuit du 5 au 6 août, visait une famille domiciliée dans l'Aisne mais circulant à bord d'une voiture portant une immatriculation étrangère. Les touristes en provenance de l'Europe du Nord sont en effet les plus fréquemment visés.

Aussi l'émotion est-elle assez vive en Grande Bretagne, depuis que la presse s'est fait l'écho de la mésaventure survenue à un couple de touristes de la banlieue de Londres, dépouillé de sa voiture et de tous ses effets personnels aux alentours de Lyon. Du coup, un des plus importants clubs britanniques d'assistance aux automobilistes, l'Automobile Association (AA), a publié un document proposant à ses adhérents une série de recommandations.

L'AA conseille ainsi d'éviter de rouler la nuit entre 23 heures et 5 heures du matin et de ne pas dormir dans la voiture. Il est également recommandé à l'automobiliste qui se croit poursuivi ou est victime d'un accrochage dans des conditions suspectes de ne pas s'arrêter, de conduire jusqu'à l'agglomération la plus proche, de s'enfermer dans sa voiture et de klaxonner jusqu'à l'arrivée d'un secours. Enfin, très pragmatique, l'AA suggère à ses adhérents d'apprendre à dire en français : « Prenez l'argent ! ».

R.B. *Le Monde,* 12 août 1993.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

DOCUMENT 5

« L'Autoroute »

Si l'on prend en compte non seulement les autoroutes proprement dites, mais également leurs prolongements sous forme de routes express à quatre voies (type N4 entre Toul et Saint-Dizier), la France dispose du premier réseau routier rapide par sa longueur: prés de 10 000 km, suivie par l'Allemagne et l'Italie. En fait, c'est l'Allemagne qui offre le plus long réseau autoroutier d'Europe, la France en comptant quelque 7 000 km actuellement.

Mais la France est loin de disposer de la plus forte densité d'autoroutes, que ce soit par rapport à la population ou par rapport à la surface. Dans les deux cas, les densités les plus élevées s'observent dans les États de petite taille à haut niveau de vie, soit dont la densité de population est affaiblie par le caractère montagneux du pays pour le premier cas (Suisse, Autriche), soit sans contrainte de relief pour le second (Belgique).

Le réseau de routes nationales (entretenues par l'État) avait été défini au XIX^{ème} siècle comme celui devant servir à mettre en relation les 90 préfectures départementales (soit quelque 9 000 liaisons interdépartementales). Il totalisait environ 85 000 km, mais dont une très large partie ne correspondait plus à des itinéraires de grand trafic (par exemple Tulle - Bourges). En 1972, une grande majorité de ce réseau (55 000 km) a été déclassée en routes départementales.

La réalisation d'une autoroute n'est souhaitable que si le trafic est suffisant : ce seuil de rentabilité est de 10 000 à 15 000 véhicules/jour, mais le seuil de trafic à partir duquel les seuls coûts de fonctionnement sont couverts est de 5 000 véhicules/jour. Ce seuil peut être pris en considération, par exemple, dans le cadre des préoccupations d'aménagement du territoire, pour désenclaver une région. Le tracé est aussi peu sinueux que possible : le rayon minimal des courbes est de 1 000 m, et les déclivités maximales sont de 4% en plaine, de 6% en montagne. Ces normes se traduisent par la nécessité de construire de nombreux ouvrages d'art (viaducs de franchissement de vallées et souterrains de grande longueur sous les montagnes : 17 km sous le Saint-Gothard). Si de tels ouvrages d'art étaient déjà réalisés depuis le XIX^{ème} siècle sur les voies ferrées, ils constituent quelque chose de tout à fait nouveau dans les infrastructures routières.

L'autoroute est assez grosse consommatrice en espace : 10 à 12 ha/km. Le coût de construction, principalement celui de l'expropriation, varie de 1 à 10 selon qu'il s'agit de zones rurales ou de secteurs d'urbanisation dense. Par sa spécialisation au trafic rapide, par son isolement dû à la distance entre les échangeurs et accentué par les péages, l'autoroute constitue un univers clos qui s'insère difficilement dans son environnement et crée une rupture dans l'espace qu'elle traverse.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

Dans l'ensemble du réseau routier rapide, les autoroutes sont complétées par les routes express et les voies rapides dont les normes sont moins sévères pour le tracé, la densité des échangeurs et l'aménagement des croisements, et par les déviations aux caractéristiques similaires, qui évitent la traversée des agglomérations au trafic de transit.

Chapitre « Transport »
Encyclopédie Microsoft Encarta, 2001.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

1- 2 Tableau de synthèse.

Titres, Auteurs.	Nature du document, Paratexte, Thèmes.	Structure, Liens logiques.	Enonciation, Tonalité.	Implicite, Référents culturels, Idées principales.
1. L'automobile Michel SERRE 1977	Iconographie. - une autoroute à sens unique, - un paysage de montagne, - un panneau dans le ciel indique la fin de la route, - un chaos de véhicules au pied de la falaise.	-L'image est partagée en deux par une diagonale ascendante, l'autoroute. - La partie basse est occupée par le chaos de véhicules. - Un véhicule qui chute fait le lien entre les deux parties.	Registre tragi-comique.	Image symbolique : le ciel et l'enfer. Contradiction entre ce que promet l'autoroute et ce qu'elle apporte en réalité.
2. « L'aire du muguet », *Le Coq de bruyère* Michel TOURNIER 1978	- Nouvelle extraite d'un recueil dans lequel l'auteur met en scène les diverses « anormalités » du comportement humain. - Le titre renvoie au thème de l'autoroute. - ch. lexicaux : ➢ **l'autoroute ≠** ➢ **extérieur.** ➢ **la séparation.**	- Deux parties, le début et la fin de la nouvelle : la première présente les interlocuteurs, la seconde raconte le drame. - Un résumé relie les deux extraits.	- dialogue entre deux chauffeurs routiers. - les répliques sont interrompues par des commentaires du narrateur. - les dialogues sont exprimés dans un langage familier en rapport avec le statut social des protagonistes.	- l'autoroute est **un monde à part**. - les chauffeurs routiers font partie de ce monde mais à des degrés divers. - on ne peut pas **sortir** de ce monde sous peine de mort.
3. *De la modernité* Jean CHESNEAU 1983	- Essai. - Le titre indique le domaine de réflexion : les caractéristiques du monde moderne. - ch. lexicaux : ➢ **l'autoroute** ➢ **la contrainte,** ➢ **le monde clos.**	- Une introduction annonce le thème et résume l'idée générale. - 4 paragraphes développent les griefs de l'auteur contre l'autoroute. - le 5ème reprend l'idée du début. - La conclusion en forme de chute prend le « contre-pied » du reste.	- discours au présent de vérité générale. - l'auteur adopte un ton didactique pour traiter d'un problème intéressant tout le monde. - lexique fortement modalisé, nombreuses tournures assertives qui montrent l'implication de l'auteur. - **accumulations, répétitions, antithèses, hyperboles, métaphores percutantes.**	- L'autoroute est **le symbole de la modernité** dans ses effets pervers. - Elle est comme une « greffe » dans le paysage naturel. - Elle ne sert qu'à véhiculer des flux de solitudes individuelles. - Elle emprisonne et ne laisse aucune initiative personnelle. - Elle matérialise les différences sociales et exerce une violence permanente du plus fort sur le plus faible. - **Mais, comme la modernité, elle est aussi irremplaçable.**

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

Titres Auteurs	Nature du document, paratexte, thèmes.	Structure, Liens logiques	Enonciation, Tonalité.	Implicite, référents culturels, idées principales.
4. R.B. LE MONDE 1993	- Article de journal. - LE MONDE est un journal d'information, traitant souvent de problèmes de société. - <u>ch. lexicaux :</u> ➢ **Autoroute** ➢ **Police** ➢ **Violence** ➢ **victimes**	Structure caractéristique de l'article de journal : - un titre, - un chapeau avec le thème de l'article, - 5 paragraphes détaillant les divers aspects du problème dans un ordre logique.	L'auteur s'efface derrière l'évènement. Cependant le ton n'est pas neutre : l'article vise à **dénoncer** les agressions sur l'autoroute par un lexique très modalisé et le recours à l'ironie dans le dernier paragraphe.	- L'autoroute, symbole de la modernité, voit la résurgence d'une forme très ancienne de violence, **le piratage**. - Comme autrefois, les victimes désignées sont des **« étrangers ».** - L'autoroute, comme la mer autrefois, fait figure de **monde à part**, avec ses propres lois.
5. Encyclopédie Micosoft Encarta 2001 Chapitre « Transport »	Document informatif. Titre : l'autoroute. Lexique technique, chiffres.	6 paragraphes détaillent les caractéristiques techniques de l'autoroute.	- Le discours est neutre et didactique. - La perspective est technique mais aussi **historique, sociale** et elle s'inscrit dans une **considération comparative au niveau de l'Europe.**	- La France a le réseau d'autoroutes **le plus long** mais non **le plus dense.** - Le but premier de l'autoroute est en effet souvent de **désenclaver** les populations isolées. - Mais l'autoroute constitue **un univers clos** qui s'insère difficilement dans l'espace.

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

1-3. Plan :

La synthèse proprement dite doit être, pour l'exercice type évalué pour l'obtention du DUT, précédée d'une introduction formelle en trois parties:

- l'exposition du thème de la synthèse,
- la présentation des documents,
- la problématique qu'ils soulèvent,
- l'annonce du plan de la synthèse.

Il n'y a pas de conclusion formelle. La conclusion de la troisième partie en fait office.

I. L'autoroute est un monde clos :
- **a.** Elle est comme une greffe dans le paysage. (doc. 3, 5)
- **b.** C'est un monde à part. (doc. 2, 3, 4)
- **c.** Elle est un facteur de séparation. (doc. 3)

D'ailleurs on ne peut en sortir… (doc. 2)

II. L'autoroute est un univers de violence :
- **a.** Elle impose de nombreuses contraintes. (doc. 3)
- **b.** Elle est le théâtre de violences sociales. (doc. 3)
- **c.** Cela peut aller jusqu'à la violence physique. (doc. 4)

Cette violence est symbolisée dans le dessin de Michel SERRE, et pourtant…

III. L'autoroute est porteuse de promesses :
- **a.** Elle a aussi les avantages de la modernité. (doc. 2, 3 ,5)
- **b.** Elle apporte aux régions isolées le lien avec les autres. (doc. 5)
- **c.** Elle permet la construction de beaux ouvrages d'art. (doc.5)

ANALYSER POUR COMMUNIQUER: TD N° 3. TP N°1.
Rédiger une synthèse de documents.

1- 4. Synthèse rédigée :

La construction d'une autoroute est un des signes par lequel un pays montre qu'il rejoint le monde moderne. Cette symbolique a donc suscité intérêt et polémiques. Ainsi le philosophe Michel SERRE illustre-t-il sa pensée dans un dessin publié en 1977 aux Editions Glénat, tandis que Michel TOURNIER choisit de donner la parole à deux routiers dans une nouvelle du recueil *Le Coq de bruyère*, L'aire du muguet, éditée chez Gallimard en 1978. Si l'Encyclopédie Encarta adopte ton et vocabulaire techniques pour décrire en 2001, dans le chapitre « Transport », le phénomène autoroutier, elle en évoque cependant les effets pervers, développés auparavant, dans son essai *De la modernité,* par l'universitaire Jean CHESNEAU, en 1983. De son côté, le journal LE MONDE dénonce en 1993 la résurgence d'une violence qu'on croyait oubliée, celle des « pirates » de la route. Le phénomène autoroutier doit-il donc être compté au crédit ou au débit du monde moderne ? Car si l'autoroute est un monde clos, un univers de violence, elle est aussi porteuse de promesses pour l'avenir.

Tous les documents s'accordent à décrire l'autoroute comme un monde clos. J. CHESNEAU parle de *système « hors-sol »* et souligne, comme le document 5, son insertion impossible dans les paysages et les agglomérations qu'elle prétend relier.
Pierre, un des deux protagonistes de L'aire du muguet, proclame avec émotion « *T'as changé de monde. T'es dans un nouveau. »*, monde à part dans lequel il s'immerge totalement. L'article du MONDE présente au contraire l'autoroute comme un *« théâtre d'opération »* aux mains de pirates, semblable aux océans d'autrefois, et sur lequel il vaut mieux ne pas s'aventurer lorsqu'on est *« étrangers ».*
C'est que l'autoroute est un facteur de séparation entre ceux qui « en sont », routiers, pirates, et les autres, simples usagers. Même lorsqu'elle prétend reproduire « *le flux…des activités humaines »*, elle ne charrie, comme le dénonce J. CHESNEAU, que des individus isolés dans leur véhicule, en proie à tous les soucis qu'ils croient fuir. Même Pierre, l'amoureux de l'autoroute, va mourir pour avoir voulu transgresser ses lois, pour avoir voulu en sortir hors des chemins balisés.

L'autoroute est ainsi représentée également comme un univers livré à la violence.
J. CHESNEAU dresse le portrait de « *l'usager prisonnier »* d'un univers programmé et balisé, ne laissant aucune place à l'initiative personnelle, mais dans lequel on subit cependant individuellement les aléas de la circulation et des intempéries.
Il met aussi en évidence la violence latente que représente la cohabitation de grosses cylindrées, de poids lourds, avec des véhicules plus lents, plus légers ; sélection *« sociale »* mais aussi violence matérielle et physique en cas d'accidents.
De violence physique il en est encore question dans l'article du MONDE où le journaliste parle *« d'agressions, de malfaiteurs, de victimes »*. Il conclue en soulignant, avec ironie, l'impuissance des autorités qui conseillent de ne pas chercher à résister aux *« pirates de la route ».*

Le dessin de Michel SERRE symbolise à la fois tous ces types de violences : la violence du « non choix », de la contrainte puisque les véhicules ne peuvent que se jeter dans le vide ; la violence physique de la mort au pied de la falaise. Cela c'est « l'enfer ». C'est pourtant « le paradis » que promettait l'autoroute grimpant vers le ciel, large, droite dans une nature accidentée, chaque véhicule à sa place.

L'autoroute est en effet, heureusement, porteuse de promesses. J. CHESNEAU retourne sa comparaison négative avec les méfaits de la modernité en concluant sur des aspects positifs : *« La modernité, c'est aussi la facilité, la simplicité, la commodité… »* Il fait écho aux propos de Pierre, *« c'est propre, c'est rapide… »* et à *« l'euphorie »* des deux chauffeurs *« à l'aube d'une journée qui promettait d'être superbe ».*

Autant de qualités et d'avantages décrits dans le chapitre de l'Encyclopédie Encarta qui souligne tout particulièrement la motivation ayant prévalu à la construction de nombreuses autoroutes : il s'est agi d'abord de *« désenclaver »* en dépit quelquefois des considérations de rentabilité. C'est particulièrement le cas des pays montagneux comme la Suisse ou l'Autriche. L'autoroute se trouve ainsi avoir une fonction de lien pour les hommes.

Enfin l'autoroute est l'occasion pour le génie humain de s'exercer dans la construction d'ouvrages d'art de plus en plus audacieux (Encarta évoque les 17 km du tunnel sous le Saint-Gothard…) et qui jusque là ne s'étaient vus que sur le réseau ferré.