

<http://www.bilan.ch/etienne-dumont/courants-dart>

Etienne Dumont

LIVRE / La civilisation easyjet vue par Alexandre Friederich

Le lecteur se voit prévenu d'emblée. "Le projet de ce livre est né à Genève en 2011." Alexandre Friederich avait deux raisons de choisir notre ville. D'abord, il est Genevois, même si certaines de ses biographies le font naître à Lausanne. L'aéroport de Cointrin constitue en plus l'un des deux ports d'attache d'"easyjet", avec Luton. Or c'est bien de ce second géant orange (le premier en Suisse restant la Migros) qu'il sera question dans ce bref récit tenant à la fois du reportage, du roman et de l'autofiction, genre à la mode s'il en est.

Au long des pages, Alexandre va nous faire voler d'une ville à l'autre. C'est le but de la compagnie formée en 1995 par Stelios Haji Iannou, que Sa Gracieuse Majesté britannique a fait "Sir" un jour de distraction. L'idée du Cypriote grec était de permettre à des passagers aux moyens financiers modestes d'aller partout, sans se ruiner pour autant. Il fallait juste qu'ils acceptent les règles du jeu. C'est là que Friederich situe son génie commercial. L'avion ne s'adapte plus aux exigences des passagers. Ces derniers testent jusqu'où ils acceptent d'aller pour payer le moins possible. "Le low cost produit un homme nouveau, un homme naïf, égaré et soumis."

Douzes vols initiatiques

"La compagnie est toute puissante", pense Alexandre Friederich dans son vol initial (et initiatique) le conduisant à Athènes. "Elle vous dépose sur votre lieu de destination. Du travail de postier. En comparaison, le train ou le bus sont des moyens archaïques, inscrits dans l'épaisseur du monde." Des axiomes que l'auteur vérifiera lors de onze autres vols, tous européens à l'exception de celui, cataclysmique, qui le fera passer par Tel-Aviv. Low cost et haute sécurité ne font pas bon ménage. Entre-temps, la Suisse aura vu Berlin (ou du moins son aéroport), Thessalonique, Dortmund, Ljubljana, Madère et bien sûr Luton, sur lequel je reviendrai.

Pour la plupart des passagers, qui remplissent grâce à quinze catégories de prix les 200 appareils de la compagnie à 83%, le moment passé dans les airs compte peu. C'est du "non-temps". Pour Alexandre, il s'agit en revanche d'un terrain (étroit certes, mais un terrain tout de même) d'observation. Comment les gens réagissent-ils aux contraintes? D'où viennent-ils? Et que deviennent-ils? Il semble qu'easyjet constitue aujourd'hui le lieu par lequel transite la misère du monde. La prostitution. La drogue. La mendicité. L'écrivain croise ainsi des Grecques victimes de la crise, qui ont juste un aller-simple. Et d'autres gens moins fréquentables.

La métamorphose de Luton

Les plus malchanceux resteront à Luton. C'était jadis une jolie ville, plutôt verte, de la grande banlieue londonienne. Il s'agit aujourd'hui d'un no-man's land déserté par ses habitants britanniques, du moins s'ils le peuvent. "A Luton, les musulmans du sous-continent indien ont le dessus. Ils commandent des étoffes et voilent leurs femmes. Les Chinois cousent, les Africains balayent, les Polonais s'enivrent." Ici, les clichés sont (re)devenus réalité.

Que penser du monde apocalyptique décrit dans le livre? D'abord il y a pire qu'easyjet. Pensez à Ryanair, où les clients devront un jour manier les avions eux-mêmes, au train où on y va. Ensuite, nul n'est obligé d'utiliser les services de la firme formée par Stelios Haji Iannou, un homme pesant aujourd'hui 1,3 milliard de livres sterling. Pour en venir à ma modeste personne, j'ai pris deux fois le géant orange. J'ai compris. La première, je me suis précisément retrouvé à Luton. La seconde, c'était à Rome. Atterrissage à Ciampino. L'aéroport reste certes historique, mais il n'existe plus de moyen d'arriver ensuite jusqu'au centre ville...

Une fausse obligation

Et puis le monde remarquablement décrit par Friederich (un homme avec qui j'aimerais bien parler, mais il se trouve aujourd'hui en Thaïlande et ensuite au Cambodge) est celui des gens pressés. Par le temps. L'argent. Ou les deux. Mais, si on peut prendre le train, qui propose lui aussi souvent de nos jours à des tarifications multiples, pourquoi ne pas le faire? C'est arriver directement sur place. Sans surcoût. C'est s'inscrire dans l'espace et la durée. Ma foi tant pis si les destinations lointaines tombent. L'Ardèche offre d'autres séductions que les îles grecques. Pour ma part, avec un brin de provocation, je dirai que l'Italie n'existe pas en été sans quelques trajets en bus ou en omnibus...

Pratique

"easyjet" d'Alexandre Friederich, aux Editions Allia, 87 pages. **Photo (publicitaire): Un appareil d'easyjet, bien entendu!**