

Le voyage orange et mécanique

SE PENCHER SUR UN GLOBE, C'EST DÉJÀ VOYAGER, FANTASMER À L'IDÉE DE NE PAS PRÉVOIR LE RETOUR, FRÉMIR À CETTE MÊME IDÉE. EN COMPLÈTE OPPOSITION: LE FAMEUX WEEK-END À BARCELONE, CE NON-VOYAGE RENDU POSSIBLE PAR LES COMPAGNIES À BAS PRIX ET AU SUJET DUQUEL ALEXANDRE FRIEDERICH A FAIT UN LIVRE: *EASYJET*. RETOUR AVEC L'AUTEUR SUISSE SUR SON RÉCIT QUI DÉCRYPTE CETTE FAÇON DE NOUS DÉPLACER SI TYPIQUE DE NOTRE SOCIÉTÉ DE CONSOMMATION.

Fils de diplomate, Alexandre Friederich, né en 1965, a gardé de sa jeunesse le goût du voyage et de l'observation des cultures d'ailleurs. Romancier-essayiste sondant les affres de la postmodernité, il empoigne au long de sa carrière prolifique différentes thématiques comme autant de preuves d'une fin des singularités. Il se rend à Détroit pour y constater l'impact de la désindustrialisation sur les âmes et les corps, il s'attaque au transhumanisme et sa cohorte d'illuminés. Et, bien sûr, à l'aviation low cost européenne. En 2014, il publie *easyJet*, une longue analyse en situation – il prendra en tout 17 vols de suite sans sortir des aéroports ou des hôtels – de l'organisation de ces déplacements de masse. Mais aussi de la transformation des passagers. Avec un léger effroi malgré un ton des plus neutres, il dresse ce constat: l'aéroport est la ville du futur, ses habitants de simples voyageurs hébétés et bringuebalés au gré des

consignes de sécurité. Six ans après ce livre, il nous éclaire sur la pratique du low cost. **Depuis 2014, quels changements observez-vous dans le monde de l'aviation low cost?**

Dans ce livre, *easyJet*, je disais que le *business model* des compagnies low cost contenait en son sein sa propre fin. Car la compagnie d'aviation en question, mais ça aurait pu être Ryanair, ne fait pas que nous transporter rapidement et à des prix très abordables, elle propose également des projets ajoutés. Et le principal, c'est la destination, la ville visitée. Une ville qu'*easyJet* contribue à remodeler, via divers accords commerciaux avec les autorités locales consentantes, pour qu'elle fonctionne comme un aéroport, à savoir un lieu sécurisé et ressemblant à tous les autres aéroports. Et à toutes les autres villes. Dans lesquelles on suit les indications et ne s'égare jamais plus. Seulement, au début de l'aventure du low cost, il y avait une promesse: l'exotisme de la destination, la découverte de l'altérité. Il semblerait, aujourd'hui, que cette promesse ne puisse plus être

tendue: quand le lieu de départ et le lieu d'arrivée ne se distinguent plus, le voyage n'a plus d'intérêt.

Vous en déduisez que les consommateurs, lassés, finissent par se détourner de ce type d'escapade. Est-ce là une observation statistique ou l'expression d'un certain optimisme de votre part?

D'une manière générale, ce que j'affirme dans mes livres est subjectif. Il s'agit toujours d'analyses personnelles qui sont le fruit de mes intuitions et de mes observations. Je constate simplement qu'un tel voyage n'a aucun intérêt pour des individus ayant passé, disons, la quarantaine, et recherchant dans la culture et le patrimoine des autres peuples de quoi s'émerveiller et de quoi s'instruire. Cependant, j'admets que, concernant la jeunesse, qu'il m'arrive de considérer avec pessimisme – car ayant, selon moi, totalement intériorisé les mécanismes industriels du marché –, un week-end à Barcelone revêt encore quelque chose d'excitant. **Vos analyses, justement, détaillent un marché ayant évolué en trois étapes...**

« Quand le lieu de départ et le lieu d'arrivée ne se distinguent plus, le voyage n'a plus d'intérêt. »

Double page suivante – Cécile est venue expliquer son métier dans l'école de sa fille. Les enfants, fascinés par le globe qu'elle a apporté, parcourent la planète avec les doigts.

Oui, selon moi, le marché de l'aviation low cost a connu plusieurs âges successifs. Le premier, de 1990 à 2000, était celui de la découverte et des balbutiements. Le second, disons de 2000 à 2015, celui de la pleine maturité du modèle, avec des succès commerciaux prodigieux et un réel enthousiasme de la clientèle. Le troisième, actuel, celui d'un certain déclin du modèle.

Et pourquoi ce déclin relatif?

Car le modèle n'arrive plus à promettre les deux choses les plus importantes du capitalisme: vitesse et mouvement. Avec les

normes sécuritaires toujours plus contraignantes, *easyJet* ne pourra bientôt plus tenir cette promesse d'un voyage court et facile. En réalité, avant le COVID-19, le trajet pour se rendre de Genève à Barcelone ne durait pas cinquante minutes, temps effectif du vol, mais bien trois heures trente porte à porte. Il faut donc multiplier par trois ou quatre le temps de parcours indiqué. Avec les nouvelles normes sécuritaires, qui ne sont pas toutes issues de l'avènement récent du COVID, il faudra bientôt multiplier ce temps de vol effectif par cinq ou six. Dès lors, le petit voyage d'un week-end dans une

capitale européenne deviendra plus contraignant. Et perdra naturellement de son charme.

Et le mouvement?

C'était passé un peu inaperçu mais, dans ce livre, *easyJet*, paru en 2014, j'osais avancer l'hypothèse selon laquelle, bientôt, les voyages se feraient sans plus bouger de chez soi, que le virtuel remplacerait le réel. De fait, l'échappée virtuelle, avec un casque sur les yeux, est aujourd'hui l'un des plus gros acteurs du capitalisme. Un marché économique gigantesque. C'est étonnant en ceci: comme dit plus haut, le capitalisme a toujours travaillé à raccour-

cir les distances et le temps, à proposer davantage de mouvements. Mais il se pourrait bien que le capitalisme de demain soit celui de l'immobilisme.

Peut-on, malgré tout, voir en *easyJet* un acteur essentiel de la construction européenne, rapprochant les peuples?

Je ne crois pas que le projet européen tel qu'il est aujourd'hui soit de rapprocher les peuples sans en détruire les singularités culturelles et la culture politique. C'est un mouvement d'indifférenciation générale au nom du marché.

easyJet, Éditions Allia, 2014.

*Rodolphe Haener est journaliste indépendant, basé à Nyon (Suisse).



LU, VU, DÉCOUVERT OU REDÉCOUVERT PAR L'ÉQUIPE PENDANT CE REPORTAGE



CHEZ SOI

«Vous qui vivez sur les routes, je me demande bien ce que vous penseriez de ce livre», nous a lancé une voyageuse. Parfois, c'est en prenant le contre-pied d'un sujet qu'on y réfléchit le mieux. Dans cet essai, l'autrice et journaliste Mona Chollet détricote le sens du mot voyage. Elle fait l'éloge de l'espace domestique pour mieux réfléchir au sens de l'esprit d'aventure.

De Mona Chollet, Éditions Zones, 2015.



**VOYAGE
AU BOUT
DE LA TERRE**

Ce film, pour lequel Alain Sauter a créé un globe en verre, raconte la vie de Roald Amundsen, explorateur norvégien qui repoussa sans cesse les frontières du connu. Nous l'avons regardé dans le van, un soir, après quelques jours passés avec Alain, attendant fébrilement l'entrée en scène du globe.

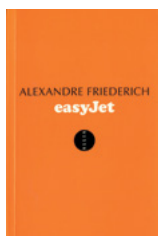
D'Espen Sandberg, 2h05, 2019.



**ATLAS DE
L'ANTHROPOCÈNE**

Anthropocène: l'Homme et la planète réunis en un seul mot. Nous avons découvert ce livre à la librairie Les Sandales d'Empédocle, à Besançon, alors que nous venions de passer quinze jours entourés des répliques de notre planète. Cet ouvrage nous aide à réfléchir à l'avenir et au passé de l'espèce humaine, pour savoir ce qu'on veut faire de notre présent.

De François Gemenne, Aleksandar Rankovic et l'Atelier de cartographie de Sciences Po, Les Presses de Sciences Po, 2020.



EASYJET

Ce livre défend la thèse que l'organisation des villes de demain pourrait ressembler à celle des aéroports d'aujourd'hui. C'est en ces termes que le journaliste Rodolphe Haener nous a parlé de ce récit lorsqu'il nous a proposé de réaliser l'entretien de son auteur, Alexandre Friederich, à lire en pp. 26-27.

D'Alexandre Friederich, Éditions Allia, 2014.



**LA REVUE
RELIEFS, N°11**

Cette belle revue papier, découverte dans l'atelier d'Alain Sauter, s'adresse aux amoureux de géographie, d'exploration, d'aventures, de photos, d'histories.

www.reliefseditions.com