

éditions allia

Écriture en haute altitude

L'écrivain voyageur romand Alexandre Friederich, signe avec *easyJet*, un court récit cinglant sous forme de carnets de bords et d'impressions. Un regard swifteen sur la compagnie *low cost* britannique.

Leader à l'aéroport genevois de Cointrin, *easyJet* a transporté 55,47 millions de passagers en 2012 (+6,7% par rapport à 2011) avec un taux de remplissage de 87,5%. Alexandre Friederich a-t-il imaginé signer la trace qui restera, résumera et donnera sa profondeur anecdotique, éthologique, sociale, sociologique et (in)humaine au voyage aéroporté de toutes les controverses et succès ? A la différence d'explorations erratiques menées au guidon de son vélo lui valant de belles découvertes sensorielles (*Ogorrog*), sa marge de manœuvre semble ici moins ample, tant les médias et la blogosphère ont balisé ce récit.

Enquêteur infiltré à visage découvert, la



L'écrivain romand Alexandre Friederich à l'aéroport de Dortmund

démarche de l'auteur consiste à acquérir quatorze billets de la compagnie *low-cost* pour des destinations européennes et Tel-Aviv. Portable en mains, il aurait écrit, à l'en croire, son ouvrage uniquement en vol. L'homme enchaîne les destinations pour se retrouver comme un cobaye volontaire prisonnier d'une boucle en forme de ruban de Möbius, un vortex débouchant sur un ruban de Möbius où les destinations s'enchaînent dessinant la carte de cités-aéroports génériques. Le circuit « décollage, atterrissage et transfert » ressemble au documentaire *Super Size Me* (2003) dû à l'Américain Morgan Spurlock explorant le

rapport maladif qu'entretiennent les sociétés occidentales avec la nourriture Autre conditionnement avec *easyJet* : « *Le low cost offre ainsi une métaphore sans pareille de nos sociétés. Il invente de nouvelles techniques de conditionnement du passager – comme on parle de conditionnement du poulet !* », lit-on. La réalité l'intéresse, le réel le subjugué jusqu'au déceptif qui se pare de teintes absurdes, contraignantes voire crépusculaires.

Un modèle totalitaire

Aussi, a-t-on parfois l'impression de parcourir un livre que l'on connaît déjà tant les itinéraires déceptifs semblent balisés. Le confort inexistant, la sécurité infantilissante, la prise en charge liberticide. Tous ces faits sont mis en exergue. Ces faits sont mis en exergue, sans que ne soit véritablement analysé ce qui dérange dans le comportement d'une entreprise, notamment pour les implications environnementales, humaines et sociales pour ce trafic à bas coût. Ainsi l'association écologiste genevoise Noé 21 affirme que : « *Les efforts consentis dans d'autres domaines (énergies renouvelables, rénovation des bâtiments, développement des transports publics) sont réduits à néant par l'expansion des émissions du trafic aérien.* »

Le romancier bouvardique souvent sur des considérations génériques, dont chacun peut faire l'amère expérience sans vraiment y prêter garde. Ou les relever avec un art du réel en forme de danse du scalp autour de la paradoxale vérité des apparences. Mais la surprise est aussi au rendez-vous, là où transport aérien en commun rime avec expérience de la petite mort dans un EMS, voire un cimetière en vol. Ainsi, côté passager, la station assise n'a rien d'une échappée belle mais tout d'une finitude annoncée, de son devenir creuciel. Contraint à l'immobilité, le passager aéroporté semble dépossédé de ce qui fait son humanité autonome, vitale et résistante. Le voyage en

avion est ainsi décrit : « *Dans son ensemble, le processus s'apparente à une traversée de la mort. Le passager n'a ni rôle ni corps. La compagnie est toute puissante.* » Même fonction de matrice repérée dans les aéroports commerciaux envisagés comme des « incubateurs commerciaux » sur fond de leur militarisation dès les années 70 et les attentats visant les avions, une tendance lourde qui renforcée par le 11-Septembre.

Vers la fin du déplacement ?

« *L'avenir de l'aviation commerciale appartient au low cost – lequel n'a pas d'avenir.* » Pour l'auteur, il n'existe pas de paradoxe entre le fait d'affirmer que le transporteur anglais signe le crépuscule de l'aviation avec le monde accessible d'un click de souris et le fait que le flux aérien et le nombre de passages aéroportés ne cessent de croître. « *EasyJet participe de la transition vers une virtualité globalisante en réduisant l'espace. Le coût moindre du billet d'avions appelle néanmoins un nombre plus important de passagers à se déplacer, notamment à l'échelle européenne. La conséquence ? Une réduction tendancielle de l'espace. En ce sens, on voyageait autrefois au même endroit mais moins souvent, en y demeurant plus longtemps. Aujourd'hui, c'est l'inverse. Et tout cela est affaire de prix.* » Et l'écrivain d'ajouter : « *La spéculation proposée au lecteur dans le livre est plutôt liée aux nouvelles technologies. L'avion ne sera-t-il plus un modèle de transport à l'échelle d'un continent, dès, lors que celui-ci pourrait être apporté au domicile via le numérique ? Imaginons la réalité augmentée permettant le voyage sur place en immersion.* »

Dans le sillage de Roland Barthes, Paul Virilio, Jean Baudrillard, voici un Phileas Fogg énervé embarqué en monoclasse. Il a pris aussi la combinaison d'un sociologue des vertiges et dérivés d'une postmodernité ici voyageuse annulant l'aventure et la rencontre. Jusqu'à l'extinction des ressources fossiles annoncée pour les années 2050-70, pourrait-on ajouter. « *En somme et au final, c'est une affaire de style* », lit-on. Ce leitmotiv flaubertien convient bien à l'écriture singulière du réel d'Alexandre Friederich, qui manie l'ellipse et la poésie, l'incongruité et le mot juste, l'ironie et la gravité. Le Romand serait-il paradoxalement devenu le meilleur VRP de l'agent orange des transports avionnés à prix cassés ?

Bertrand Tappolet