Aller nulle part, est-ce aller quelque part ?

Destination grande roue.

Par Xavier Bernier, Olivier Lazzarotti et Jacques Lévy

Cet article est proposé par le rhizome Chôros.



« La grande roue de Bruxelles – Belgique » ©Xavier Bernier samedi 19 septembre 2020 19h44.

La nouvelle aurait presque pu passer inaperçue dans le flot des actualités. La compagnie aérienne Qantas venait de connaître un succès commercial aussi inédit qu'inattendu en année de pandémie de Sars-CoV-2. Et en effet, alors que l'essentiel de la flotte d'avions civils de transport de passagers est cloué au sol depuis plusieurs mois, il n'aura fallu qu'une petite dizaine de minutes pour écouler les 134 billets (sachant que leur prix oscillait entre 500 et 2 300 euros) du vol QF787. Celui-ci doit décoller de Sydney le 10 octobre 2020, pour survoler des lieux emblématiques de l'Océanie comme la grande barrière de corail ou encore le mont sacré d'Uluru (Ayers Rock). Il devrait atterrir sept heures plus tard… exactement à l'endroit de départ. *« C'est probablement le vol qui s'est vendu le plus rapidement de l'histoire de Qantas »*, s'est d'ailleurs étonné le président-directeur général de la compagnie australienne. Sa satisfaction a bien sûr contrasté avec les manifestations d'indignation, sur les réseaux sociaux notamment. Ces réactions de réprobation sont bien sûr très révélatrices des questions sociales et politiques qui se jouent aujourd'hui autour de la mobilité et que la crise sanitaire a en effet exacerbées. « Tirer sur tout ce qui bouge » est devenu un nouveau credo dans un contexte caractérisé par l'irruption généralisée de la morale dans les débats. L'hypermobilité du Monde d'avant *vs* la *démobilité* du Monde d'après en quelque sorte. Un renversement des valeurs qui serait souhaité sinon en cours, avec des discours de culpabilisation et de hiérarchisation des pratiques. Dans ce contexte, le secteur aérien est une cible de choix et le *plane bashing* (ou dénonciation culpabilisante du voyage en avion) s'est d'autant plus déployé ici que l'absence de destination était mise en avant. Or c'est bien ce qui interroge dans ce cas. Ces avions qui « volent vers nulle part » ou « direction nulle part » outrepasseraient ainsi leurs fonctions d'acheminement. Et la gratuité des transports, comprise ici comme relative à des déplacements dépourvus de motifs liés à un transfert euclidien effectif de A à B, conduirait *de facto* à une forme de délégitimation du déplacement. Mais de quoi nulle part est-il exactement le nom dans l'espace des sociétés ?

Rien de nouveau sous le soleil de nulle part

Un premier constat s'impose : ce type d'offre et les pratiques qui lui sont associées n'ont d'évidence rien de nouveau. La compagnie Qantas n'est d'abord pas aujourd'hui un cas isolé, tant s'en faut. C'est ici China Airlines qui, nous dit Reuters, propose à la vente de « faux » vols. Des cartes d'embarquement aux contrôles des passeports en passant par l'énoncé des consignes de sécurité à bord…, rien n'y manque, à part le décollage de l'appareil. Une autre approche du simulateur de vol en sorte, accessible à tous et payant. C'est encore All Nippon Airways, avec ce vol panoramique de 90 minutes à bord d'un de ses A380 : les passagers ayant droit à une expérience de type « station balnéaire hawaïenne » à l'aéroport et à bord de l'appareil, qui assure normalement la liaison entre Tokyo et Honolulu. La compagnie nationale du Brunei, la Royal Brunei Airlines, n'est pas en reste avec un vol de 85 minutes, Dine and Fly, dont le succès a amené à reconduire l'offre plusieurs fois. Que dire encore d'Eva Air, cette compagnie taïwanaise, qui, au départ de l'aéroport de Taoyuan, a mis à son catalogue 2 h 45 de vol à une altitude de 20 000 à 25 000 pieds au-dessus de Taïwan et de l'archipel japonais des Ryukyu ? Le fait que le jet ait été affrété aux couleurs du personnage *Hello Kitty* pourrait amener à s'interroger : sommes-nous dans une fiction ? La durée, par définition limitée, de l'exercice semble positionner ces spatialités dans le champ des loisirs quand le voyage en avion est ailleurs une des composantes associées au tourisme des dernières décennies. L'avion est dans ces différents cas érigé au rang d'attraction qui, au même titre que la grande roue, s'inscrit dans un faux sur place. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'ailleurs qu'il n'y a pas de transgression de l'ici. La discontinuité n'est pas le produit d'une relation à un alter lieu ; elle résulte d'une rupture, d'abord dans les articulations sensorielles du mouvement (le fameux sixième sens dont parle Alain Berthoz dans *Le sens du mouvement*, 2013). Et puis, il y a bien un déplacement physique dans une translation matérielle. *Mobilis in mobile*, la devise du capitaine Nemo de *Vingt mille lieues sous les mers*.

Ces compagnies n'ont malgré tout rien inventé. Sur une durée et une étendue plus limitées, le baptême de l'air proposé par les aéroclubs s'apparente depuis longtemps à ce genre de pratique mobile. Il s'agit d'expérimenter, pour la première fois, un mode de déplacement, généralement dans le domaine de

l'aéronautique : « baptême » d'avion, de planeur, d'hélicoptère, de parapente, de parachute, etc. De façon sans doute assez symptomatique, cette expression s'est étendue à la sphère maritime avec les baptêmes de plongée ou les baptêmes de voile. L'hypothèse est tentante qui consisterait du coup à rattacher aussi ces dénominations au fait d'appréhender un nouvel élément, en dehors du sol terrestre. Quant à la métaphore du baptême, qui évoque celui du Saint-Esprit , ne nous renvoie-t-elle à la force spatiale d'une première expérience ? A une forme de « recréation » au sens où l'entendaient les chercheurs de l'équipe MIT (MIT, 2002, 2005, 2011 ; Knafou et Stock, 2013) et à ses dimensions cathartiques ? Les pratiques innovantes et leur intégration sociale sont de fait un des leviers récurrents du touristique contemporain (Darbellay et Stock, 2012). Dans les cas qui nous intéressent, elles sont menées dans un surplace qui n'est pas ailleurs, mais pas ici non plus. La réduction du potentiel d'altérité liée à l'encapsulement dans un véhicule et à un relatif entre soi étant en partie compensée par la possibilité d'un défilement panoramique.

C'est d'ailleurs un des arguments des *cruises to nowhere* ou *CTN's*, cette autre offre produite depuis quelques années (en particulier à partir de 2015-2016) par des opérateurs de croisières comme Carnival Cruise Lines, Norwegian Cruise Line, Royal Carribean ou encore Disney Cruise Line. Voilà comment elle est présentée par *The Cruise Web* :

> *A cruise to nowhere may seem a little crazy, but it's actually a great opportunity to get away for a quick time and to really experience cruising and all that cruise ships offer. It's also a chance for first time cruisers to find out what cruising is all about, go to a show and experience the myriad of dining options. And for the more experienced cruisers, a cruise to nowhere is a great opportunity to get a taste of a new ship, or a new cruise brand. Lastly, it gives people with hectic schedules a chance to unplug and make their couple of days really count. It's a stress free vacation: you're meals are made for you, you have a fun schedule of activities to choose from and someone is even there to make your bed.*

> *Things to do on a Cruise to Nowhere You may not be getting off the ship, but trust us when we tell you that you can have just as much fun onboard your ship. You can go from breakfast to a trivia game to the pool deck or mini golf course, and follow that up with a spa visit – and before you know it, it's time for dinner**[i]**.*

Ne nous méprenons pas, *nowhere* renvoie bien à un *somewhere*! Il ne s'agit pas en effet d'une « dérive maritime », entendu dans un sens inédit dans ce cas, soit un *sea drift* aléatoire et non maîtrisé. Les navires suivent bien en effet des itinéraires en mer, mais évitent les ports, lieux d'escale habituels. La durée n'excède que rarement trois à quatre nuits à bord. La logique qui prévaut est celle de l'immersion, tandis que les rayons *duty-free* et les casinos sont parmi les principaux arguments commerciaux et les principales motivations des clients. A l'heure où s'exprime de plus en plus fortement ce que l'on pourrait appeler un *NIMHAR* ou *Not In My HARbour*, il y a peut-être des débouchés possibles pour les compagnies dans ces confinements itinérants et temporaires… Elles y voient souvent d'ailleurs une opportunité pour « présenter » un nouveau bâtiment en même temps qu'elles envisagent toujours des captations de clientèle pour des offres plus classiques. Quant aux individus qui font ces choix touristiques, ils « habitent » bien un quelque part, même s'ils ne mettent pas pied à terre !

Mais est-ce encore bien le cas pour les habitants du *Nowheristan* ? Fondé en 2005 au palais de l'UNESCO à Beyrouth (et donc pas tout à fait nulle part) par « Sa Majesté impériale » Michel Éleftériadès, ce pays « mythique » est « sans frontière et sans État, sans passeport et donc sans visa ». Les « citoyens » peuvent circuler en toute liberté et donner le meilleur d'eux-mêmes sans les contraintes habituelles étatiques et autres qui bloquent les esprits et les moyens ». Cette u-topie revendique carrément le *nowhere* et même au-delà l'*everywhere* (ce qui est d'une certaine façon la même chose) puisque « le *Nowheristan* est le premier pas vers la création d'*Everywheristan* qui sera le pays de tous les citoyens, au-delà des clivages et des différences ». On pourrait soutenir avec Boris Beaude (2008, 2012) que le *Nowheristan* a et est bien un espace avec internet comme support. En ce sens, aller nulle part passe d'abord ici par une adresse… url bien précise.

Où vais-je ? où cours-je ? où volé-je ?

Aller nulle part pourrait être rapporté à une itinérance sinon à du vagabondage. C'est le cas par exemple de certaines traversées « américaines » qui peuvent apparaître sans aucun but apparent, comme celles répétées par le héros Forrest Gump dans le film de Robert Zemeckis (1994) : *« he just runs »…« with no particular reason »* (Bernier, 2013). L'individu part de chez lui en Alabama, court jusqu'au bout de la route, puis à travers la ville, puis à travers le comté, l'État et finalement le pays. Dans ce type de pratique de l'espace, la « compétence scalaire » (Lussault, 2013, p. 45) est sans nul doute engagée. D'abord seul, il va être suivi par des foules de plus en plus nombreuses, dans une succession de traversées effectuées sur la route et où sont figurées des représentations qui servent de marqueurs spatiaux, des phares des côtes du Maine aux rivages du Pacifique. Jamais l'acteur fictionnel opérant ne semble repasser au même endroit, ni s'arrêter, avant, au bout de trois ans, de décider qu'« il est fatigué » et de stopper, au milieu de nulle part. Il s'agit alors d'un changement de quotidienneté et non d'un passage d'une quotidienneté à une banalité. Pour rester dans un cadre américain, selon la lecture qui en est faite, le livre culte de Jack Kerouac, « Sur la route », peut être lu sous l'angle des chimères ou des impasses… à moins que sa force symbolique n'ait peu à peu validé cette traversée dans une symbolique des *grands espaces*. « Quel est ce sentiment qui vous étreint quand vous quittez des gens en bagnole et que vous les voyez rapetisser dans la plaine jusqu'à, finalement, disparaître ? C'est le monde trop vaste qui nous pèse et c'est l'adieu. Pourtant nous allons tête baissée au-devant d'une nouvelle et folle aventure sous le ciel » (Kerouac, 1997-1960, p. 241). Le « clochard céleste » cherche à donner sens au mouvement par la vitesse, mieux, par une réinvention du rythme. Le traverseur de la *Beat Génération* aspire ainsi à s'opposer au monde, à se mesurer à lui. En ce sens, si l'espace référent de sa traversée relève de métriques externes, l'ensemble de ses façons d'être au Monde et de le pratiquer, de le vivre et d'y trouver sa place, avec l'autre et les autres renvoie, lui, à des métriques internes. Un habiter mobile qui n'est plus une condition tendue vers une destination de projet, mais le projet lui-même, une condition géographique (Lazzarotti, 2006) pleine et entière. « On était tous aux anges, on savait tous qu'on laissait derrière nous le désordre et l'absurdité et

qu'on remplissait notre noble et unique fonction dans l'espace et dans le temps, j'entends le mouvement » (*op. cit*. Kerouac, p. 189). Le récit spatial concerne les acteurs qui prennent part à cette mouvance car ils ne se contentent plus d'un statut de simples actants. Il concerne aussi l'auteur lui-même qui valide par son récit plusieurs voyages effectués à travers le continent entre 1947 et 1951. Et ce jusqu'à l'objet-support (le fameux rouleau de papier de téléscripteur de 36 mètres de long, une forme physique qui allégorise la route elle-même) et la forme littéraire (la légende veut que *Sur la route* ait été écrit en un jet, dans un style d'écriture volontiers assimilé au jazz *be bop* de l'époque) qui donnent sens au mouvement. Le récit ambitionne de faire éprouver, ressentir, l'immensité de l'espace américain au lecteur. Peu importent dès lors la ou les étapes et les destinations. La forme est celle d'un *road-book* incarné dans les métriques internes de la traversée.

Écrit et devant être lu dans un souffle, le récit est fondé sur un style associé à une ponctuation minimaliste. Cette particularité a d'ailleurs pu être décriée par Truman Capote qui n'hésitait pas à dire *« that's not writing, that's typing* » (« Ce n'est pas de l'écriture, c'est de la dactylo », Archives du *New York Times*, 25 octobre 1992). La figure de la route autant que la forme de récit choisie s'inscrivaient déjà dans un genre et dans une histoire avant Jack Kerouac. Comment ne pas penser par exemple à *La route – Les vagabonds du rail* de Jack London (2001 [1907]), avec notamment la figure du *hobo*, ici « vagabond ferroviaire ». Aux États-Unis, le *hobo* désigne un SDF qui se déplace de ville en ville et l'expression « *to be on the road* » renvoie plutôt à ce type d'errance qu'à une forme de parcours touristique. C'est encore le cas dans cet autre récent roman intitulé lui aussi *La route* (MacCarthy, 2008). Avec un détour par le fictionnel inscrit dans un désastre post-apocalyptique, il s'agit de donner à voir la traversée d'un père et de son fils dans un monde en proie au chaos apocalyptique. Si Jack London rend compte dans son livre de ses propres errances sur les routes américaines, ces errances lui vaudront par ailleurs d'être emprisonné en 1894, c'est-à-dire privé de mouvement…, Cormac MacCarthy, lui, utilise le récit d'une traversée pour illustrer une trajectoire familiale disloquée et sans autre but que la survie immédiate dans le déplacement…

Pour revenir au domaine maritime, une autre expression mérite que l'on s'attarde sur son sens spatial, celle des « voyages au long cours ». Son apparition historique est redevable du Code de la Marine, initié par Colbert en 1681 et qui régit les périmètres de compétence et de souveraineté liés aux traversées. C'est donc d'abord et avant tout de l'affirmation politique des lieux de départ qu'il est question. Ça n'est qu'après qu'y seront assujetties une nomenclature de destinations, avant que, dans une période plus récente, un cadrage de méridiens et de parallèles proches des espaces de départ ne permette de distinguer le cabotage de la navigation hauturière. Toujours fondés sur des métriques externes, les littoraux intégreront ensuite la Zone économique exclusive des 200 miles marins. Si *Long Cours* est aujourd'hui le titre d'un magazine qui privilégie l'exotisme et le lointain, l'expression tend à être remplacée par celle de long-courrier. Elle s'est étendue à l'occasion au transport aérien et fait surtout référence à une longue distance franchissable grâce à un ensemble de capacités techniques. Quelles que soient les destinations…

La mobilisation du préfixe trans- pour qualifier certains voyages est également riche d'enseignement. Ce préfixe a ici le rôle d'une préposition de relation spatiale signifiant « qui traverse l'espace ou la limite, qui est de l'autre côté de la limite que désigne le substantif de la base » (TLFI). Mais trans- est aussi présent quand il s'agit de nommer des traversées maritimes ou terrestres qui à la fois coupent (*across*), circulent à travers (*through*) et vont au-delà (*beyond*)… c'est ce que disent les « transamazonien », « transandin », « transaméricain », « transcanadien », transsibérien », « transcaspien », « transatlantique », etc. Mais les traversées dites « transsibériennes » sont, par exemple, beaucoup plus complexes à appréhender qu'il n'y paraît. Si la route transsibérienne relie bien Saint-Pétersbourg à Vladivostok, la voie ferrée éponyme démarre seulement à Moscou et dessert près de 1 000 gares. Quant au nom, il doit plus à l'histoire qu'à l'espace de référence. Enfin, pour ajouter à la confusion, la ligne est souvent confondue avec les trains qui l'empruntent et dont le nom, pour le coup, est souvent lié… à la destination.

Celle de la plupart des voyageurs ne coïncide-t-elle pas, au bout du bout, avec un retour au point de départ ? C'est lui qui donne alors une cohérence spatiale à l'ensemble. C'est d'ailleurs le destin d'Ulysse et de son « Odyssée » qui renvoie

autant aux traversées mouvementées qu'à leur récit (Lévy, 2015), validant en quelque sorte un voyage plein d'aventures et désormais « fini ». C'est en ce sens une fausse mythologie de l'errance et plutôt un vrai retour à soi pour le héros. Redevenu « Personne » après la dernière étape de son voyage, c'est en entendant le récit de sa propre histoire dans la bouche de l'aède Phéacien Démodocos qu'il mesure la somme de toutes les distances parcourues et se retrouve. De retour à Ithaque (Paque, 2008), c'est dans le décalage de A à A, dans le parcours abouti d'une grande rou(t)e trans-méditerranéenne, que prend sens son « Odyssée ».

Résumé

Dans le contexte de la crise sanitaire de 2020 et de l'effondrement du trafic aérien de passagers qui s'en est suivi, plusieurs compagnies ont proposé avec succès des voyages vers nulle part. Se déplacer sans destination précise n'est pourtant pas une pratique nouvelle et ces mobilités méritent d'être interrogées au regard de leurs enjeux spatiaux.

Notes

[i] « Une croisière vers nulle part, cela peut sembler un peu fou, mais c'est en fait une excellente occasion de s'évader rapidement et de vivre une véritable expérience de croisière et tout ce que les bateaux de croisière offrent. C'est aussi l'occasion pour les nouveaux croisiéristes de découvrir ce qu'est une croisière, d'assister à un spectacle et de découvrir la myriade de possibilités de restauration. Et pour les croisiéristes plus expérimentés, une croisière vers nulle part est une excellente occasion de goûter à un nouveau navire ou à une nouvelle façon de faire croisière. Enfin, elle donne aux personnes ayant un emploi du temps chargé la possibilité de se débrancher et de faire en sorte que leurs quelques jours soient vraiment pleinement vécus. Ce sont des vacances sans stress : vos repas sont faits pour vous, vous avez un programme d'activités amusant parmi lequel vous pouvez choisir et quelqu'un est même là pour faire

votre lit. Quelles choses à faire lors d'une croisière vers Nowhere ? Vous ne descendez peut-être pas du navire, mais faites-nous confiance lorsque nous vous disons que vous pouvez vous amuser tout autant à bord de votre navire. Vous pouvez passer du petit-déjeuner à un jeu de société, à la terrasse de la piscine ou au terrain de mini-golf, et poursuivre par une visite au spa – et avant que vous ne vous en rendiez compte, c'est l'heure du dîner. »

Bibliographie

Beaude, Boris, 2008. *Internet, lieu du Monde*. In Lévy, Jacques L'invention du Monde. Paris : Sciences Po, Les Presses, pp. 110-131.

Beaude, Boris, 2012. *Internet, changer l'espace, changer la société : les logiques contemporaines de synchorisation.* Limoges : FYP Edition, 256 p.

Bernier, Xavier, 2013. « Traverser l'espace ». *EspacesTemps.net*, Travaux.

Berthoz, Alain, 2013. *Le sens du mouvement*. Paris : Odile Jacob sciences, 345 p.

Darbellay, Fréderic et Stock, Mathis, 2012. « Penser le touristique : nouveau paradigme ou interdisciplinarité ? ». *EspacesTemps.net,* Travaux.

Kerouac, Jack, 1997 [1960]. *Sur la route*. Paris : Folio plus, n°31, 386 p.

Knafou, Rémy et Stock, Mathis, 2013. « Tourisme » in Lévy, Jacques, Lussault, Michel, (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, pp. 1018-1021.

Lazzarotti, Olivier, 2006. *Habiter, la condition géographique*, Paris : Belin, 297 p.

Lévy, Jacques, 2015. « o / O / Odyssée : l'habiter comme projet ». *Voyages d'« Odyssée »*, Céline Barral et Marie de Marcillac (textes réunis et prés. par). Revue La licorne, Presses universitaires de Rennes.

London, Jack, 2001 [1907]. *La route*. Libretto, 185 p.

Lussault, Michel, 2013. *L'avènement du monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre*. Paris : Seuil.

Mac Carthy, Cormac, 2008 (2006). *La route*. Paris : éd. de l'Olivier, 245 p.

MIT Équipe, 2002. *Tourismes 1. Lieux communs*. Belin, 320 p.

MIT Équipe, 2005. *Tourismes 2. Moments de lieux*. Belin, 352 p.

MIT Équipe, 2011. *Tourismes 3. La révolution durable*. Belin, 332 p.

Paque, Claudine, 2008. « Être reconnu, l'expérience d'Ulysse de retour à Ithaque », in *Sens Dessus-Dessous*, n°4, pp 98-106.

DOI : 10.26151/espacestemps.net-qap1-7z26