

ESSAI SUR LE VOYAGE



Odile et Yves Tresson

Contact : odileyves@neuf.fr

INTRODUCTION.....	3
1. LA MOBILITÉ AUJOURD’HUI.....	5
1.1 LE RÉTRÉCISSEMENT DU MONDE.....	5
1.2 LA TRANSCRIPTION DE L’ESPACE.....	6
1.3 LE COÛT DES DÉPLACEMENTS.....	8
2. LES DESSOUS DU VOYAGE.....	10
2.1 LE DÉSIR DE VOYAGE.....	10
2.2 LES ATTENTES DU VOYAGEUR.....	11
2.2.1 <i>La connaissance du monde</i>	11
2.2.2 <i>A la rencontre des autres</i>	13
2.2.3 <i>L’initiation, la connaissance de soi</i>	16
2.3 LES ÉTAPES D’UN VOYAGE.....	18
2.3.1 <i>Décider de partir</i>	18
2.3.2 <i>Etre ailleurs</i>	18
2.3.3 <i>Revenir</i>	19
3. LES PERSPECTIVES.....	21
3.1 FACE AUX CONTRAINTES.....	21
3.1.1 <i>Redécouvrir la distance</i>	21
3.1.2 <i>Etre responsable</i>	21
3.2 CONSERVER L’ÂME D’UN VOYAGEUR.....	22
3.2.1 <i>Le bout du monde est près de chez moi</i>	22
3.2.2 <i>A quand les extra-terrestres ?</i>	22
3.3 VOYAGER SANS SE DÉPLACER ?.....	23
3.3.1 <i>La virtualité est offerte à chacun</i>	23
3.3.2 <i>Trouver d’autres chemins</i>	24
CONCLUSION.....	25
BIBLIOGRAPHIE.....	26

Introduction

« Mourir, la belle affaire, mais vieillir oh... vieillir ! »

(Jacques Brel)

*Et quelle plus belle façon de vieillir que d'avoir
plein d'histoires de voyages à raconter ?*

New-York, l'Australie, le Congo... Qu'est-ce que cela évoque ?

New-York, la ville reine, avec Wall Street et les attentats. L'écho américain de Paris et Londres, les vieilles européennes par-delà l'Atlantique, en attendant le lever du Pacifique.

L'Australie, les étendues sauvages et désertes, un autre côté du monde mais proche encore.

Le Congo, l'équateur, le cœur de l'Afrique chaude et empêtrée dans sa résistance au développement.

Mais vous, lecteur, aurez d'autres idées, tant est forte l'image du monde qui est en chacun de nous et qui nous guide pour nos voyages, qui même nous les impose.

Pour nous, ce fut un déménagement en Guadeloupe. L'Outre-mer avait un parfum d'obligé, nos parents respectifs ayant vécu l'expatriation au Vietnam, en Algérie, au Sénégal, à Madagascar, en Allemagne... Rester simplement toute notre vie en France métropolitaine était quasiment inconcevable. Alors, l'occasion faisant les larrons, nous sommes partis en famille, dans cette Amérique française.

Nous l'avons goûté et apprécié, cette Guadeloupe, mais en même temps, en bons métropolitains, parfois contraints, parfois volontaires, nous avons fait de multiples sauts sur l'Atlantique, tant Pointe-à-Pitre est en définitive plus proche de Paris que de Mexico, La Havane ou Miami (ne regardez pas une carte pour vous en convaincre).

C'est facile, vous comparez entre les 3 compagnies, vous réservez, vous allez à l'aéroport, et deux ou trois films plus tard vous êtes à Paris. 6000 km d'océan, que certains font à la voile ou même à la rame ? Allons donc... 8 heures et demie et 400 à 500 euros rien de plus. Et certains de sortir avec une simple mallette, sans bagage, ils sont là pour une réunion...

Alors parfois, le blues vous vient : combien de kérosène a consommé ce voyage, et pour quelle raison effective ? Et est-ce tout simplement humain de se retrouver catapulté d'un endroit à un autre, si dissemblables physiquement, même s'ils sont sociologiquement liés ?

Nous sommes revenus en métropole, mais ce blues des voyages est resté.

Alors nous nous sommes demandés ce qu'est un voyage, pourquoi on l'entreprend, ce qu'il coûte vraiment et s'il existe de bonnes questions à se poser avant d'entamer un.

Pour cela, nous avons lu et posé des questions. A vrai dire, aucun ouvrage ne cernait complètement notre sujet. Nous avons donc élaboré ce essai en piochant dans des matériaux dispersés dans des disciplines variées : anthropologie, histoire, géographie, philosophie, théologie, économie...

Délimitons un peu plus le sujet et son vocabulaire..

Voyager, c'est avant tout se déplacer, donc changer de lieu. Mais il y a déplacement, en particulier motorisé, dans plusieurs situations : migrations, nomadisme, voyages...

Une migration suppose un déplacement définitif avec installation. D'après la définition du Petit Larousse 2005, une migration est un «déplacement de population d'un pays dans un autre pour s'y établir ».

Le nomadisme se définit surtout par son opposition à la sédentarité. Le Petit Larousse 2005 cite le nomadisme désertique et le nomadisme rural. Il définit ainsi l'adjectif nomade : « se dit des peuples, des sociétés dont le mode de vie comporte des déplacements continuels ; par extension qui n'a pas de domicile fixe et qui se déplace fréquemment ».

Certains parlent de nomadisme temporaire pour définir un voyage (Franck Michel). Pour notre part, nous définirons le nomadisme comme un déplacement fréquent d'habitat – il y a donc bien absence de domicile fixe. Les implications sont tout à fait différentes quand il s'agit d'un voyage, pour lequel il n'y a pas de déplacement d'habitat mais déplacement temporaire d'une personne - le domicile restant fixe.

Habiter en plusieurs lieux implique également des déplacements. Cette réalité de résidences multiples est rarement prise en compte dans les ouvrages sur les voyages mais n'en a pas moins un coût. Ainsi, la villégiature que Jean-Didier Urbain définit comme un transfert provisoire de sédentarité correspond à ce cas de figure. De même, habiter et travailler en deux lieux distants s'y apparente.

Dans ces situations, le déplacement pourrait n'être qu'utilitaire et l'on recherche avant tout son efficacité (bon rapport coût/durée).

D'après le Petit Larousse 2005, voyager, c'est partir temporairement dans une autre région ou un autre pays ; c'est faire un parcours [...].

Le voyage est donc temporaire. Il n'y a pas de déménagement ou de changement d'habitat et le retour est toujours envisagé.

Les motivations de voyage sont multiples et s'entremêlent. Parmi ces motivations, on retiendra le tourisme qui consiste à voyager ou visiter un lieu pour son plaisir (Le petit Larousse 2005). De même, le pèlerinage répond à cette définition puisqu'il est temporaire et suppose un retour. La spécificité du pèlerinage demeure la motivation religieuse (lieux sacrés) ou spirituelle (démarche).

Le voyage étant l'objet principal de ce travail, on en exclura dès lors les situations de migrations, de nomadisme et de résidences multiples. Cependant, ces dernières notions recoupent parfois celles du voyage dans leurs motivations ou leurs effets et alimenteront à l'occasion les réflexions.

Celles-ci porteront donc essentiellement sur les déplacements temporaires dont font partie les voyages d'affaires, le tourisme, au même titre que le pèlerinage ou le déplacement pour une réunion de famille.

1. La mobilité aujourd'hui.

Les techniques actuelles de transmission des images ainsi que les modalités avec lesquelles nous nous déplaçons transforment la représentation que nous avons de la Terre.

Les conditions de déplacement se sont profondément modifiées avec les transports motorisés, mais ceux-ci ont un coût, en partie occulté par la disponibilité des énergies fossiles.

1.1 Le rétrécissement du monde.

A partir du XIX^e siècle, le développement des transports motorisés, des médias et autres techniques font apparaître le monde plus petit, comme « rétréci ».

- L'avènement des transports motorisés.

La révolution industrielle au XIX^e siècle s'accompagne de la révolution des transports. L'une ne va pas sans l'autre.

Le train se développe d'abord. Ses réseaux s'étendent tout au long du siècle et se connectent : liaison est-ouest aux Etats-Unis, Orient-express en Europe, ... Le bateau à vapeur étend de son côté les possibilités maritimes.

« Le Tour du Monde en 80 jours » de Jules Verne est le digne fils du siècle de la vapeur et de l'acier. Il inaugure l'avènement du voyage moderne au tournant du XX^e siècle : les réseaux sont connectés, les empires se sont étendus. Jamais peut-être un simple citoyen n'a-t-il eu autant de facilités administratives pour voyager que le citoyen de l'empire britannique sous le règne de Victoria. S'il a suffisamment de temps et d'argent, le monde entier lui est ouvert. Les bouts du monde voient arriver de flegmatiques anglais.

Pendant que les réseaux tissent leur toile sur les vastes espaces du monde, les villes s'équipent aussi en tramways, métros et bus.

Les années précédant la deuxième guerre mondiale constituent ainsi une sorte d'âge d'or du transport collectif : train et bateau pour le long cours, favorisant commerce et voyages ; tramways, métros et bus favorisant l'extension urbaine au détriment des campagnes.

Le mouvement est lancé ; la distance reste encore l'étalon de base pour apprécier le déplacement.

Après la deuxième guerre mondiale, l'avion rentre dans sa période d'expansion. La voiture individuelle transforme le paysage des nations industrialisées, concurrençant directement trains, tramways et bus.

Subrepticement, la voiture et l'avion vont encore faire évoluer notre rapport au monde, en amenant liberté et rapidité.

Petit à petit, mais irrémédiablement, seuls les moyens collectifs rapides (intrinsèquement ou par leur séparation de la circulation) résistent à la voiture et arrivent à progresser : avion, TGV, métro,...

Comme si la liberté offerte par la voiture n'avait qu'un seul concurrent : la rapidité.

- Rapidité et liberté : un autre rapport au monde.

Dans notre représentation désormais, le monde n'est plus un espace à franchir que ce soit par terre ou par mer, mais un réseau d'isochrones : Lyon est à deux heures de train de Paris, Paris à huit heures d'avion de New-York et le trou perdu à trois heures de voiture de sa capitale régionale. La distance, en tant que reflet de la difficulté physique entre deux points, n'est plus pertinente.

Et, quand on ne peut utiliser de transport très rapide, la voiture individuelle prend le relais en offrant la liberté.

Loin, je veux y aller vite. A proximité, je veux y aller quand je veux.

« Le voyageur perçoit cet événement cinétique comme la pathétique abolition du temps véritable du voyage » (Jean-Didier Urbain).

En effet, alors qu'ils ouvrent de nouvelles formes d'exploration, les déplacements rapides tendent à nous éloigner de la réalité physique de l'espace. Ils nous confèrent une illusion de toute puissance et modèlent notre façon de vivre au-delà du simple transport. L'industrie se plie au juste à temps, le consommateur désire la livraison rapide. La liberté risque de se transformer en empressement.

- L'illusion d'un non déplacement.

Paradoxalement, les nouvelles modalités de transport pourraient donner l'illusion de ne pas faire de déplacement, d'être téléporté. Le monde semble plus petit : « L'exploration et les conquêtes rapetissent le monde. Le télégraphe et le bateau à vapeur rapetissent le monde. » disait déjà Gilbert Keith Chesterton en 1905 (cité par Sylvain Venayre).

L'avion est l'aboutissement de cette contraction. L'uniformisation des lieux de départ et d'arrivée renforce l'illusion d'une continuité géographique et culturelle. Cette uniformisation est d'ailleurs d'abord sensible dans les aéroports, comme si ceux-ci constituaient les points nodaux d'une nouvelle matrice géographique. L'aventure ne se mesure plus en distance de chez nous, mais en éloignement de l'aéroport. A partir de ce dernier, on s'enfonce progressivement dans la chair du monde, dans l'inconnu, dans le mythe.

- L'inconscience des déplacements.

Le rétrécissement de l'espace est aussi vécu au quotidien. Par contre, l'ampleur du phénomène est nouvelle (CREDOC).

Le trajet habituel, même long, tend à être occulté. Le temps passé en transport quotidien n'est pas investi. Habiter ici, travailler là : entre ici et là, qu'y a-t-il ?

Mais, tous ces transports sont rarement perçus comme des voyages. Il leur manque un élément essentiel : le mythe. Ils sont donc oubliés alors que, pour chaque usager, la longueur cumulée des déplacements et le nombre de personnes rencontrées se rapprochent bien des caractéristiques physiques d'un long voyage.

1.2 La transcription de l'espace.

La connaissance du monde entier s'ouvre à tous grâce à la cartographie, aux techniques de transmission des images et des expériences.

- Les blancs de la carte et le découpage en nations.

Il a fallu longtemps pour qu'on se persuade que la terre était ronde. Le Moyen Age se clôt avec les grandes découvertes, juste à la suite de l'imprimerie de Gutenberg : alimentation de l'esprit et découvertes géographiques sont concomitantes. L'époque

est fascinante a posteriori, tant étaient grandes les opportunités de voyages dans un monde que la cartographie commençait enfin à appréhender dans sa totalité.

C'est l'époque du voyage « total » dont il reste sans doute trace dans notre imaginaire alimenté par les récits. Marc Augé parle de l'impossible voyage, « celui que nous ne ferons jamais plus, celui qui aurait pu nous faire découvrir des paysages nouveaux et d'autres hommes, qui aurait pu nous ouvrir l'espace des rencontres. »

A partir des grandes découvertes, un des grands objectifs européens sera en effet de quadriller la terre, de la découvrir dans ses moindres recoins. L'obsession prend comme justification l'évangélisation, mais elle est bien plus guidée par l'argent, la science et la puissance. Ce quadrillage prend toujours plus d'ampleur et atteint une apogée avec la colonisation. Sylvain Venayre rappelle que « la constitution du savoir géographique [...] est une des grandes œuvres du XIX^e siècle ».

En même temps qu'ils sont découverts et plus encore soumis, les lieux perdent une part de mystère. Pourtant, si l'inconnu disparaît de la carte, tout n'est pas simple car des contraintes déjà connues se renforcent : l'administration se déploie et protège ses territoires et ses frontières. La nouvelle géographie se base sur les nations, dans la suite de la lutte forcenée entre les pays européens.

- Les récits contribuent à diffuser la connaissance du monde.

Mais comment se transmet cette envie de la découverte du voyage ? Par le récit, oral ou écrit. Les récits écrits viennent de loin. « L'Odyssée » d'Homère est déjà le récit mythologique d'un voyage aux origines sans doute réelles.

Au Moyen Age, dans le récit de Marco Polo, on note « en passant qu'il rencontre sur sa route nombre d'européens exilés, exerçant le même métier que lui : ce qui le différencie d'eux, c'est seulement qu'il laissera lui le récit de ses pérégrinations. » (Arnaud de la Croix)

Arnaud de la Croix cite aussi Mandeville qui bien que n'ayant peu ou pas forcément accompli tous les voyages dont il fait part, a fait en collectant les expériences des autres : « à lui seul, Mandeville fit plus pour la divulgation des connaissances des explorateurs du Moyen-Age que la totalité des œuvres de ceux-ci. »

Les récits sont fondateurs : exacts ou déformés, ils apportent au lecteur ce qu'il attend : le souffle de l'aventure et du risque. Et pour neuf qui se satisferont du simple souffle, le dixième ira à sa recherche et transmettra lui aussi une histoire qui aura de fortes chances de s'inscrire dans l'optique du premier récit qui l'avait entraîné. Ou il sera retraduit par un écrivain de talent, comme l'a fait Daniel Defoe avec Robinson Crusoé. En tous les cas, un mythe est né.

- La transmission moderne : image et informations.

Les événements en direct rendent proches chaque coin du monde, pourvu qu'il s'y passe quelque chose. Les reportages et les films influencent notre vision du monde, comme le font les récits écrits ou oraux.

Les événements mondiaux (11 septembre, chute du Mur, jeux olympiques, coupe du monde de football, enterrement du Pape,...) sont en particulier vécus en une sorte de communion mondiale, même si l'on fait la différence majeure entre être sur place ou non. Les téléspectateurs sont soumis alors à une pression médiatique intense. Ces événements sont comme des voyages obligés, nos sens étant remplacés par ceux des médias.

Même en dehors de l'exceptionnel, la place de l'actualité est significative de la recherche constante d'une image du monde, et du besoin personnel de cette image.

A tel point que voyager c'est parfois se couper volontairement du monde, et non aller à sa rencontre, tellement le monde est là, chez soi, à portée de bouton.

1.3 Le coût des déplacements.

Le voyage nécessite de l'argent et du temps. Cependant, le coût actuellement réduit des déplacements donne l'illusion d'une démocratisation du voyage, définitivement acquise.

- La démocratisation du voyage ?

Malgré l'aspect démocratique pris par le voyage en Occident, celui-ci demeure un domaine élitiste. D'une part, il reste cher pour la majorité des personnes dans le monde et pour une bonne partie en Europe. Plus encore, il est soumis à des effets de modes ayant pour origines les classes supérieures.

Certains peuvent penser que le voyage est possible à moindre frais. Mais alors, le manque d'argent doit être compensé par un temps plus important, par la mobilisation de ressources physiques et/ou psychologiques : faire la « route », partir à pied, à vélo ou même en car n'est pas de tout repos et intègre une dose de risque.

Une sélection importante persiste donc sur les deux critères de temps et d'argent.

- Le véritable coût du voyage est occulté.

Les déplacements coûtent déjà cher, mais leur véritable coût est occulté. En effet, il faut des millions d'années et 200 tonnes de matière végétale pour produire un litre de pétrole. La durée de radioactivité des déchets nucléaires pose problème. Cela signifie que le transport rapide emprunte soit à l'avenir (électricité nucléaire) soit au passé (hydrocarbures).

Il n'y a en soi rien de condamnable dans la notion d'emprunt. Il est ainsi souvent nécessaire d'emprunter de l'argent pour se lancer dans la vie ou pour fonder une entreprise. Mais une banque prête rarement au-delà des capacités réelles de remboursement. Or la situation actuelle de l'usage du pétrole correspond à la consommation immodérée d'un stock emprunté quasi-gratuitement à la Terre. Aucune « banque » n'y met de veto. Qui peut prétendre que les enfants disposeront d'un stock convenable ?

La civilisation industrielle et les transports se sont donc développés sur la base d'un emprunt massif. Nous commençons à peine à percevoir qu'il faudra bien l'assumer tôt ou tard.

Transport et effet de serre

Dans son livre « L'avenir climatique », Jean-Marc Jancovici s'attelle à détailler tous les ressorts de l'effet de serre : mécanismes, sources principales, façons de le réduire, liaisons avec le mode de vie (alimentation, urbanisme,et...).

Le transport s'avère être un élément prépondérant, à l'origine de la consommation de 67 % des produits pétroliers et de 35 % des émissions de CO2 (source Ademe).

Pour revenir à des niveaux « soutenables », la technique n'offre pas de miracle : il faudrait baisser la consommation d'énergies fossiles, dans tous les domaines.

Parmi les renoncements annoncés, J-M Mancovici détaille en premier « la faculté de se déplacer vite, à volonté et pour pas cher », et ensuite « le transport aérien démocratique » parmi neuf pertes de notre mode de vie actuel.

Tableau des émissions par mode de déplacement

<i>Mode de déplacement</i>	<i>Grammes équivalent carbone par passager-km</i>
Avion	100 en court-courrier 60 en long-courrier
Voiture	100 en ville, 60 sur route
Train	Entre 2 et 20 suivant l'énergie (électricité d'origine nucléaire ou diesel)
Bateau	Entre 2 et 5

Source : Infras, Ademe, JMJ

Ainsi, nous (dont nous auteurs) négligeons souvent la distance, d'une part du fait de notre richesse d'occidentaux, et d'autre part grâce à l'usage d'une ressource limitée (le pétrole).

Mais la distance, donnée physique, n'en existe pas moins toujours : l'énergie consommée et le CO2 produit sont calculables et dépendent directement de la distance et du mode de déplacements.

2. Les dessous du voyage.

Le voyage, tel que nous le vivons en Occident, répond à un mythe, entretenu à partir du XIX^e siècle par des auteurs tels que Théophile Gautier, Jules Verne, Rimbaud, Baudelaire... Ce mythe est relayé par l'industrie touristique et médiatique.

Dans ce chapitre, nous décrivons le voyage comme un processus, en repérant les différentes étapes, en identifiant ce qui nous motive à entreprendre un voyage (du mythe aux prétextes, du mythe aux objectifs).

2.1 *Le désir de voyage.*

Le désir qui nous attire vers les voyages se nourrit des mythes, liés à l'histoire de notre civilisation.

- Notre imaginaire est bien alimenté.

Depuis la découverte de l'Amérique, les pays lointains fascinent les occidentaux qui se lancent dans une conquête du monde. Au cours du XIX^e siècle, l'expansion coloniale fait l'objet d'une véritable propagande.

Cette propagande alimente une grande partie de la littérature enfantine qui valorise les voyages et les voyageurs. Sylvain Venayre souligne l'importance pédagogique de cette littérature, qui tout en offrant aux enfants une vision géographique du monde, profite de ce vecteur pour transmettre d'autres valeurs : esprit d'initiative, autonomie, respect de l'autre ou a contrario constat d'une toute puissance d'une nation sur une autre ... Par exemple : histoire de Robinson Crusoë, Tintin au Congo, etc....

Sylvain Venayre remarque également que la littérature de voyage s'est développée à la fin des années 1830 et coïncide avec le regret romantique des aventures de voyage. Le mythe de l'aventure serait lié à la disparition du mystère géographique.

Enfin, tous ces récits de voyages et d'aventures, qui «font de la terre entière leur véritable personnage» (Sylvain Venayre), nous offrent une vision du monde qui imprègnent les mentalités collectives et qui s'avèrent spécifiques à la culture occidentale.

« L'imagination littéraire, bien plus que la traduction d'expériences personnelles, est ce par quoi les mentalités collectives s'imprègnent d'une vision du monde[...] » (Jean-Didier Urbain)

- Le voyage est un bien de consommation

Notre société actuelle valorise les voyages, au point que ne pas partir en voyage pendant la période de vacances est un signe extérieur de pauvreté. Ainsi, la publicité du Secours populaire : donner pour « ceux qui ne partent pas en vacances » ou « les vacances, c'est du bonheur qui fait grandir », le terme « vacances » étant employé dans le sens de « partir ».

Le voyage est devenu un bien de consommation comme un autre et toutes les stratégies sont mises en œuvre pour nous en vendre.

Les démarches à entreprendre avant un voyage sont facilitées. Le coût des trajets en avion rend ceux-ci très accessibles. Le réseau routier ouvre toutes les destinations. En réalité, notre choix ne porte pas sur la possibilité ou non d'un voyage mais sur la destination de celui-ci, sous réserve évidemment d'avoir l'argent, comme tout bien de consommation. Actuellement, dans les pays les plus riches, la classe moyenne a accès aux voyages, même les plus lointains.

- L'alchimie est complexe

S'il fallait dénouer tous les fils expliquant le désir d'un voyage chez un individu, ces « désirs d'ailleurs » (Franck Michel), la démarche risquerait d'être longue, comme une psychanalyse.

Jean-Luc Coatalem souligne ainsi le rôle de son histoire familiale (grands-parents et parents militaires coloniaux) dans son goût pour les voyages.

Les histoires personnelles ou collectives viennent s'ajouter aux sollicitations commerciales pour former un désir dont la force est souvent liée à sa profondeur.

2.2 Les attentes du voyageur.

La complexité du désir n'empêche pas l'identification de grandes attentes du voyageur. Au fil des lectures et des discussions, nous avons en identifié trois : mieux se connaître, mieux connaître les autres, mieux connaître le monde. Cependant, il est assez surprenant de constater qu'aucun des auteurs ne décrit ces trois objectifs et chacun focalise tantôt sur la richesse des rencontres, tantôt sur l'aspect initiatique, tantôt sur la curiosité. Or, toutes ces dimensions s'entremêlent et les motivations et/ou effets sont souvent croisés.

Si l'on considère le voyage comme généralement positif, toujours bon à vivre, il n'en demeure pas moins que des tentations de toute puissance ou de domination peuvent nous animer.

Il est bon de s'interroger, dans la perspective d'une limitation des possibilités de déplacements, si les profits sont à la hauteur des objectifs et si ceux-ci ne pourraient être acquis par un déplacement ou mode de déplacement moins onéreux.

Enfin, nous avons fait porter notre analyse sur les gains pour le voyageur, en délaissant, à tort probablement, les perceptions de l'hôte.

2.2.1 La connaissance du monde.

« La perception du temps et de l'espace varie selon les civilisations et les groupes culturels. » (Joël Bonnemaison)

Avant même d'effectuer un premier voyage, nous percevons le monde selon ce que notre culture nous transmet : par le biais des cartes géographiques, des récits, des images, des reportages ...entreprendre un voyage, c'est vérifier l'adéquation entre images vues et vécues. Cela permet de se positionner, à la fois dans l'espace et dans le temps, puisque les lieux sont les supports de la culture.

- La perception de l'espace.

Tant que les blancs de la carte n'étaient pas comblés, le voyage/découverte était nécessaire à la compréhension du monde et de la place de l'homme sur la Terre. Était-ce la recherche du Paradis qui animait les explorateurs ? (Arnaud de la Croix)

Pourtant, la limitation des possibilités de découvertes ne décourage pas la curiosité de chacun. Expérimenter l'espace ne peut se faire qu'au prix d'un déplacement, dont les modes contribuent de manière très différente à notre perception. L'étendue de l'Océan ne se vit pas aussi intensément à la suite d'une traversée en avion ou en bateau. «Comme le souligna le philosophe H. Bergson, l'espace n'est pas un support sur lequel le mouvement se pose. C'est au contraire le mouvement- et le point de vue sur l'étendue qui en découle- qui produit l'espace » (Jean-Didier Urbain).

De même, la beauté d'un panorama est une notion complexe. Jean Didier Urbain compare la recherche de panorama à un « un désir de lecture du monde ». Yves

Lacoste rappelle qu'en général, cette beauté panoramique renvoie à une valeur militaire : il s'agit stratégiquement d'un endroit bien placé.

Les déplacements nous rendent aptes à nous situer dans l'espace et à conceptualiser pour notre propre compte une carte de géographie, notre carte du monde. Nous pouvons alors passer d'une échelle à l'autre en ayant une référence vécue.

Certains géographes s'intéressent aux rapports des hommes avec leurs milieux de vie, leurs façons de vivre l'espace.

Dans le courant de la pensée géographique, Clarence J. Glacken propose trois types de rapport de l'homme et de la terre : « la terre destinée à l'homme dessinée pour l'humanité ; les influences de l'environnement terrestre sur les peuples ; l'action géographique des hommes ».

Joël Bonnemaïson tente une typologie des espaces qui rejoint celles des tourisms (Jean-Didier Urbain et Franck Michel) :

- paysage cadre de vie : l'environnement de la vie quotidienne
- paysage patrimoine : élément de la mémoire collective
- paysage ressource : beauté des paysages
- paysage identité : par les signes qu'il présente, il permet aux groupes humains de se situer dans le temps et dans l'espace, de s'identifier à une culture, à une société. « Comprenons que nos paysages, nos bourgs et nos bois sont, non moins que notre langue, la substance de notre identité culturelle, le fondement de notre identité collective. » (Joël Bonnemaïson)

Ainsi, parcourir le monde contribue à la compréhension d'une culture tant le rapport entre espace et société est étroit.

- La perception du temps : la mémoire.

« Voyager n'est pas seulement se promener dans l'espace, c'est aussi remonter le temps », Paul Morand cité par Sylvain Venayre.

Les lieux sont des témoins du passé. Plus la mémoire laboure loin dans le temps, plus la culture est riche. La culture est une vision du monde. Par le voyage, nous appréhendons le passé, d'où l'intérêt porté aux lieux marqués par l'histoire.

Le géosymbole de Joël Bonnemaïson

« Une vision du monde est donc un système constitué de quatre éléments : des représentations, des mythes fondateurs, des géosymboles, une mémoire. Ce système représente l'étage supérieur de la culture. »

« Le géosymbole est un marqueur spatial, un signe dans l'espace, qui reflète et qui forge une identité. [...] Les géosymboles marquent le territoire par des signes qui enrachent les iconologies dans des lieux. Ils bornent le territoire, l'animent, lui donnent sens, le structurent... Le géosymbole s'ancre dans un lieu ou un site (Saint-Jacques de Compostelle, Venise, le Mont Saint-Michel...), duquel émanera de la force. Ces lieux ou ces sites expriment en effet un système de valeurs communes, qui peuvent donner naissance à des pèlerinages.[...] Un géosymbole est l'empreinte dans un lieu d'une écriture chargée de mémoire. Peuvent être considérés comme des géosymboles tout lieu, site, espace, itinéraire, accident naturel, source ou construction humaine qui donne sens au paysage et par là exprime et conforte l'identité des peuples ou des ethnies. »

- Contempler la richesse du monde.

Se déplacer sur la terre, c'est prendre conscience de la diversité des paysages, de l'infini face à nos limites. « Quel monde ! Quelle diversité ! » (Michel Bureau)

Voyager nous permet d'appréhender la richesse des paysages et des cultures et de percevoir différemment sa propre culture et son propre espace de vie. Nous expérimentons que notre espace de vie n'est pas au centre du monde.

« Ainsi que le rapporte Jean-Paul Roux, lorsque des missionnaires informèrent au XIII^e siècle le pape en ces termes : « Nous qui sommes les vrais chrétiens, nous ne sommes pas la dixième, pas même la vingtième partie des hommes ! » (Arnaud de la Croix)

- La tentation de toute-puissance.

Pour tenter Jésus, le diable l'amène en haut de la montagne et lui déclare que tout ce qu'il voit sera à lui s'il fait allégeance. Le monde lui appartiendra (Mathieu, 4, 1-11).

Cette envie de posséder le monde, au moins celui qui nous entoure, se retrouve parfois dans le comportement du voyageur soit face à un panorama (cf supra) soit dans l'unicité : « Il n'y avait plus un seul touriste, tout était à nous » (Jean-Didier Urbain).

Cette tentation de « l'élue » est une recherche de puissance qui peut être une forte raison du voyage.

2.2.2 *A la rencontre des autres.*

Le déplacement favorise les échanges et enrichit le voyageur et son hôte. La diversité est une source essentielle pour sa propre vie autant que pour les cultures.

Mais dans cette diversité pleine de « tensions », les tentations sont grandes de dominer le monde soit en imposant sa propre culture ou son seul intérêt (ce fut le cas du colonialisme) ; soit, forme plus actuelle, en répandant l'uniformisation ou la standardisation (Tour de Babel).

- La diversité des cultures.

Appréhender d'autres cultures en voyageant permet en premier lieu de mieux apprécier sa propre culture (Jean-Didier Urbain). Aller à la rencontre des autres nous aide à comprendre nos propres spécificités, mais au-delà nous ouvre à des interprétations du monde et du rôle qu'y joue l'homme que l'on n'avait pas envisagées. L'autre est perçu comme détenteur d'autres savoirs, d'autres sagesses. Comme l'indique Joël Bonnemaïson, « l'intérêt de la géographie culturelle réside dans le fait que toute société tire ses éclairages essentiels de la vision du monde qu'elle adopte ; en d'autres mots, de ses représentations. Cette vision est souvent traduite dans des mythes fondateurs, traditionnels ou modernes et dans un discours symbolique. »

Cette diversité peut simplement s'observer. Mais les sociétés humaines nécessitent plus que cela : avant même de se confronter, elles ont besoin d'échanger. Le voyageur, que ce soit pour du commerce ou de la philosophie, est un intermédiaire entre les civilisations. Il « mélange des mondes... » (Jean-Didier Urbain)

- La nécessité des échanges.

« Le pire, c'est de ne pas donner. Entre gens qui ne s'aiment pas, les cadeaux assurent la paix. Nous donnons ce que nous avons, c'est comme cela que nous vivons ensemble ». Paroles d'un bochiman, citées par Joël Bonnemaison.

L'échange est la clé de la richesse, matérielle ou spirituelle. Une civilisation fermée ne peut plus croître et s'enrichir, quelque soit sa force intrinsèque.

Clarence Glacken rappelle l'intérêt de l'époque hellénistique car «c'est un des moments où dans l'histoire de la civilisation occidentale se sont extraordinairement intensifiés les contacts culturels grâce auxquels l'homme prend conscience qu'ailleurs, dans des environnements inconnus jusqu'alors et très divers, vivent d'autres hommes, différents de lui ». Il rappelle enfin la « moisson de faits – ethnographiques, géographiques, géologiques et botaniques – qu'ont rapportés les savants et les voyageurs qui accompagnèrent l'expédition [d'Alexandre] ».

Bonaparte ne fit pas autrement lors de la campagne d'Égypte.

Les guerres ne sont pas qu'un seul déchaînement de violence, mais l'occasion d'échanges. Foucher de Chartres avoue ainsi pendant les Croisades : « Nous qui étions des occidentaux, nous sommes devenus orientaux ». Les occidentaux ont appris les connaissances des arabes dans le domaine de la médecine, de l'astrologie, de la musique, de la géographie, des mathématiques, de l'architecture, de l'alchimie voire de la mystique en provenance de l'Islam. (Arnaud de la Croix)

Fernand Braudel, en étudiant les origines du capitalisme, a montré que les marchands du Moyen-Âge, malgré leur faible nombre, jouaient un rôle essentiel car ils contrôlaient l'échange entre des mondes différents. De grandes cités commerçantes comme Venise et Gênes ont basé leur prospérité sur ce rôle. Marco Polo et Christophe Colomb en sont issus.

- La première tentation : la domination.

L'échange, égalitaire, est source de richesse. Mais, la confrontation entre civilisations est également occasion de puissance et de domination.

A partir des grandes découvertes, les nations occidentales se sont investies dans un échange massif mais aussi déséquilibré. Le colonialisme, archétype de cette tension, considère qu'une civilisation est supérieure aux autres : coloniser est donc une façon d'apporter « la » civilisation. Des aventuriers se firent même roi sans armée, tant la différence de niveau semblait grande (cf « L'homme qui voulut être roi » de Rudyard Kipling basé sur des histoires réelles).

Sous cette apparence de supériorité, Claude Lévi-Strauss nous indique cependant que les sociétés colonialistes sont malgré tout à la recherche de la diversité. Trop peu différentes de leurs voisines, elles vont chercher au loin les éléments qui les différencieront, et se transforment aussi sous l'influence des colonisés. De fait, bien que n'étant plus colonisateurs, le Royaume-Uni ou la France sont encore durablement marqués par l'Inde, l'Afrique,... La source de nombreux voyages actuels est sans doute à rechercher là, sans même parfois que les voyageurs s'en doutent.

Cette tentation se retrouve également à l'échelle individuelle. Ainsi, au cours de voyages, il est facile de se laisser aller au sentiment de domination que peut procurer notre position de touriste, de passager éphémère. « Quelle était donc cette fiction qui

m'aurait accordé tous les rôles, sans souci de ce que je laisserais derrière, rentrant de toute façon en Europe ? » (Jean-Luc Coatalem).

- La seconde tentation : l'uniformisation.

Clarence Glacken souligne que le dessein d'Alexandre, dans une optique déjà de mondialisation, était de « soumettre la terre entière à une même loi de raison, à une forme unique de gouvernement ; faire de l'humanité toute entière un peuple unique ». La tentation de l'uniformisation n'est donc pas nouvelle mais elle est fortement accentuée par l'uniformisation des techniques de communications. Par exemple, les bourses de Tokyo, Paris, Londres et Wall Street se relaient dans la journée. Les « espaces-mondes » de Braudel ne sont plus qu'un.

D'après Joël Bonnemaïson, « pour résumer notre propos, nous pouvons dire qu'à l'heure actuelle s'effectue un double mouvement parfaitement contradictoire. Il y a occidentalisation du monde, dans une culture basique, à la fois technique, esthétique et éthique, qui accompagne un mode de vie et un mode de pensée. L'humanité y découvre son universalité. Mais dans le même temps apparaît une banalisation du monde, une acculturation, qui ressemble bien à un appauvrissement. Il s'agit aussi d'une domination d'une partie du monde sur le reste, que dénoncent certains auteurs comme Régis Debray. Cet espace planétaire est un leurre, car il n'y a ni échange ni réciprocité, mais imposition. »

Claude Lévi-Strauss postule cependant que la civilisation mondiale n'existe pas vraiment, il s'agit d'une « forme creuse ». Une civilisation se définit d'abord dans ses différences avec les autres. Dans ces conditions, l'uniformisation se verrait contrebalancée par une nouvelle diversification. Clarence Glacken remarque que plus la vie est riche et variée, plus l'écosystème est stable. C'est pour dire l'importance de la diversité. « L'unité au sein de la diversité est une caractéristique du vivant ».

Cependant, en accompagnement du rétrécissement du monde, l'uniformisation change la donne du voyageur, pour lequel un déplacement, même lointain, n'est plus synonyme de changement culturel.

Joël Bonnemaïson indique que « la croissance et la facilité de la circulation peuvent aussi entraîner d'autres phénomènes de distorsion. L'espace vécu des sociétés modernes semble uniformiser et appauvrir l'espace culturel : on peut circuler beaucoup, aller partout et rester culturellement « chez soi », au même endroit. La modernité tend en effet à banaliser les lieux et uniformiser les espaces. »

Ainsi, l'espace culturel ne dépend pas de l'échelle de l'espace vécu, ni de l'ampleur des déplacements. « Le voyage peut fermer l'esprit et tuer l'espace. »

Le risque principal de l'uniformisation pourrait donc être la perte de repères simples : un endroit lointain n'est pas forcément différent, un endroit proche peut l'être beaucoup. La cartographie culturelle du monde est plus complexe.

- Les manifestations populaires et autres rencontres.

Les rencontres autour d'un thème ou d'un intérêt commun sont anciennes : fêtes de famille, rencontres sportives, manifestations culturelles,...

Les Grecs avaient déjà les jeux olympiques, temps sacré où se retrouvaient tous les peuples de la Grèce.

Dans l'optique de la mondialisation et du besoin d'une autre diversité, les rencontres acquièrent cependant une vitalité remarquable et constituent une source importante de voyages. Les événements non guerriers d'ampleur mondiale sont l'occasion de rencontres massives et sont aussi les lieux d'affirmations identitaires : Coupe du

monde de football, journées mondiales de la jeunesse,...A plus petite échelle, les rave-parties participent aussi de la même logique.

2.2.3 *L'initiation, la connaissance de soi.*

Ou, d'une certaine façon, le voyage pour le voyage, s'éprouver pour mieux se connaître, trouver un sens à la vie. Cette vision romantique du voyage est ambiguë, car elle nourrit aussi l'individualisme, l'exclusion et la fuite.

- Les voyages favorisent la connaissance de soi.

Le dicton populaire «les voyages forment la jeunesse » souligne cette dimension initiatique du voyage. L'aventure est porteuse d'un idéal viril. On devient un homme. Le retour et la fin du voyage correspondent alors au passage à l'âge adulte et à la prise de responsabilités (les voyages actuels du 3^{ème} âge correspondraient-ils à un passage vers un autre âge de la vie ?).

Ainsi, dans l'histoire de Perceval, le voyage devient initiation et permet au jeune homme la révélation de son propre nom (Arnaud de la Croix). L'initiation suppose un passage d'un état à l'autre, suite à un effort et une prise de risque. Le voyage initiatique permet de sauver l'homme, le pèlerinage sauve du pêché.

Les voyages de groupe renforcent l'intérêt initiatique du déplacement. Voyager en groupe c'est se donner le courage de vivre une aventure, c'est partager une expérience, vivre avec d'autres pendant un temps pour mieux se connaître. C'est aussi renforcer les liens d'un groupe, en identifier les initiés.

Le voyage est donc un moyen de parvenir à une certaine vérité sur la nature humaine.

- Rien ne vaut l'expérience.

Bien que l'objectif du voyage occulte souvent la réalité physique du déplacement, ce dernier est la condition de l'initiation. Cela constitue une des grandes limites du voyage virtuel ...Voyager, c'est concret.

« Le voyage en soi était considéré comme aussi important que son but » Tim Severin, cité par Arnaud de la Croix à propos du voyage du Brendan, découvreur du nouveau monde avant Colomb.

L'expérience personnelle (Michel Bureau), la tension de la quête, l'effort sont des dimensions de l'apprentissage.

- Nécessité du risque et de la pauvreté.

« Le risque n'est-il pas aux heures de dépression, le meilleur des toniques ? » Marcel Ner, cité par Sylvain Venayre. Les voyages sont souvent l'occasion de prises de risques, notamment physiques (BEH n°23-24). Le fait de partir outre-mer, à l'étranger est en soi une prise de risque. Se retrouver seul au milieu d'une foule qui ne parle pas sa langue et qui ne vous ressemble pas permet une prise de conscience de sa vulnérabilité. On a besoin de frôler la mort, ne serait-ce que pour avoir le sentiment de la dominer.

Le risque permet de se dépasser soi-même, d'appréhender sa valeur et ses limites.

«Il faut avoir senti le peu de chose que nous sommes dans toutes ces forces déchaînées pour éprouver cette joie de retrouver la Vie », Henry de Monfreid cité par Sylvain Venayre.

Au cours d'un pèlerinage, type même du voyage initiatique, les classes sociales s'effacent au profit de la gratuité : la valeur intrinsèque des personnes s'évalue sur une nouvelle échelle, liée au dénuement. «La gratuité est donnée pour un temps, sur la route, et ne peut pas se transposer dans une société autrement centrée. » (Michel Bureau)

Michel Bureau souligne la nécessité de prendre soin de son corps. Il décrit aussi la joie des choses les plus simples, les plus élémentaires, des choses qui d'ordinaire passent inaperçues : un verre d'eau, un morceau de pain, la chaleur du feu.

- L'exclusion.

Cette exclusion peut se vivre aux deux extrêmes.

- Soit en condamnant au voyage permanent, à l'exil, celui qui dérange ; en ne lui permettant pas un espace de sédentarité. Ainsi, au Moyen Age, les chevaliers ne possédant pas de terre partaient à l'aventure.
- Soit en jugeant une personne sur sa capacité à voyager ou son « capital » voyage. Le voyage devient un signe extérieur de richesse : « Où partez-vous en vacances ? – je reste chez-moi – le pauvre... ». Ou par exemple, afficher son voyage : revenir bronzé, porter des vêtements exotiques, décorer sa maison... L'élite cherchera toujours à se distinguer, particulièrement dans ses déplacements. Le voyage reste un bon reflet des classes sociales.

Une échelle du voyageur existe implicitement à partir des ambitions affichées ou ressenties : simple touriste, routard, aventurier, explorateur.... Dans une vision négative, elle s'apparente à une échelle du mépris des voyageurs autoproclamés face aux vulgaires touristes, et de ces derniers face à ceux qui n'ont pas voyagé. Le touriste est la figure méprisable et le voyageur brille par son courage !

Pourtant, lorsque Jean-Didier Urbain trace dans son livre « L'idiot du voyage » toutes les différences existant entre voyage et tourisme, il arrive finalement à la conclusion qu'il n'y en a guère.

- «A défaut de changer le monde, changer de monde »

Le voyageur veut trouver ailleurs ce qu'il n'a pas chez lui : particularités géographiques (aller à la plage, à la montagne...), particularités culturelles...

Il peut aussi rechercher l'anonymat, ce qui permet une certaine libération de soi avec l'adoption de comportements autres : tourisme sexuel, nudisme...

La rupture que l'on provoque en voyageant, en quittant le banal pour l'extraordinaire, peut s'avérer salutaire. Jean-Didier Urbain le souligne quand il remarque que le voyageur « s'octroie une essentielle autonomie psychologique en changeant d'environnement ».

Cependant fuir un chez soi qui indispose, c'est peut-être trouver de fausses solutions à son mal être. Ainsi, on note toute l'analogie de vocabulaire entre l'usage de drogues et le voyage.

- L'individualisme.

L'individualisme du voyageur n'est pas souvent souligné. Or, la valorisation du voyage pour le voyage, le désir d'aventure revendiqué pour lui-même procèdent d'une conduite narcissique, qui a tendance à prendre le pas sur les autres attentes du voyageur.

La notion récente de tourisme durable en est une illustration, car elle reste malgré son affichage du domaine de l'individualisme.

2.3 Les étapes d'un voyage.

Peu d'auteurs se sont penchés sur les étapes du voyage ; peut-être est-ce qu'elles semblent évidentes et que leur analyse paraît dénuée d'intérêt ? Pourtant, à chaque étape, nous avons l'occasion de poser des choix.

2.3.1 Décider de partir.

Tous les récits de voyage nous ont frappés par l'apparente soudaineté de la décision. « Soudaine envie de concrétiser un rêve d'enfant » (Sylvain Venayre). Le départ correspond à un appel, quelque chose de mystérieux et d'impérieux. Les voyageurs vont souligner le fait qu'ils ne savent pas pourquoi ils sont partis mais qu'ils ont perçu l'impérieuse nécessité de partir : « Il fallait que je parte ». (Sophie).

D'autres soulignent que le seul moment de leur voyage qui leur a demandé du courage, c'était le premier pas (Joëlle Wargnier qui a fait Paris-Pekin à vélo).

La décision de voyage, loin d'être un acte rationnel pesant les atouts et inconvénients, vient questionner l'histoire de l'individu et de son milieu. Certains voyageurs y voient l'influence de la famille et des lectures (cf Le désir de voyage.). En fait, tout se passe comme si la décision n'existait pas vraiment, qu'elle était mûrie depuis bien longtemps, et qu'elle attendait seulement l'occasion favorable. Les motivations ne sont pas toujours identifiées par le voyageur, mais tous les prétextes ou occasions sont bons pour celui qui désire voyager.

Ceci illustre bien le fait que les statistiques touristiques ont des difficultés à distinguer au cours des déplacements temporaires ceux dont la motivation principale est la recherche de plaisir (pur tourisme) de ceux dont les motivations sont plus complexes (voyages d'affaires, visites familiales ...).

2.3.2 Etre ailleurs.

La carte du voyageur, d'après Jean-Didier Urbain

Jean Didier Urbain dans « L'idiote du voyage » définit la carte du voyageur, avec les trois lieux recherchés pour le voyage d'agrément :

« Le désert, la campagne et la ville. Cette composition atteste un code de perception qui assigne désormais une valeur symbolique à chaque territoire. La ville, lieu clos, protectrice, est un espace de sociabilité maximale : une concentration d'hommes ; la campagne, espace ouvert, est un lieu hétérogène de faible densité : hommes et animaux y vivent ensemble ; enfin, le désert, ascétique, espace extra-social, est un lieu de solitude tourné vers le divin. »(p.153)

La ville est le domaine des « explorateurs du réticulaire » (chap. IX), la campagne celle des « visiteurs des confins » (chap. X) et le désert a ses « amateurs » (chap. XI).

En dehors de cette carte du voyageur, les anthropologues proposent des typologies de tourisme mais elles ne sont pas basées sur un véritable travail de recherche et aucune n'est bien satisfaisante.

Il faut cependant garder en tête qu'un voyage est fractionnable en plusieurs : un voyageur allant dans le Sahara pourra d'abord être un touriste urbain dans l'avion et

dans des visites culturelles avant la randonnée où il s'immergera dans le désert. Les fractions ne sont cependant pas indépendantes : arriver encore pâle aux Antilles après un court trajet en avion n'est pas la même chose qu'y arriver bronzé après une traversée de l'Atlantique en voilier, le séjour en sera radicalement différent. Le voyage est constitué du tout, non réductible à la somme des éléments.

Le temps du voyage est aussi un temps où on peut endosser plusieurs personnalités, et à tout le moins changer de personnalité. Être ailleurs signifie aussi être « autre ».

2.3.3 *Revenir.*

Le retour, dernière phase d'un voyage, est tout aussi importante que le temps du séjour. Un retour trop rapide ne laisse pas le temps d'apprécier les fruits du voyage et la tentation est grande d'enchaîner voyage sur voyage.

- La relecture du voyage.

Au retour du voyage, il paraît important de relire le temps du séjour pour en apprécier les fruits mais également prendre conscience des limites du voyage au regard des objectifs que l'on s'était fixés.

- Les souvenirs du voyage.

Tenir un journal de voyage, prendre des photos sont autant de moyens que l'on se donne pour garder vivace le souvenir de notre voyage. Cela peut être aussi le moyen de transmettre aux autres les fruits du voyage.

Il s'agit aussi de ramener une preuve, pour les autres et pour soi, de ce que l'on a été capable de vivre.

- La transmission de l'expérience.

C'est par la transmission de l'expérience que la connaissance du monde se diffuse. Sans les récits de Marco Polo, on aurait probablement perdu beaucoup sur la connaissance de l'Orient.

Cette transmission est en fait un rouage essentiel.

« - On est surpris par ce que racontent les voyageurs. Leur réalité est rarement la nôtre.

- Est-elle pour autant plus vraie ou moins fausse ? » (Jean-Luc Coatelem)

Vrai ou faux, le discours s'alimente du mythe. Le voyageur, lorsqu'il parle de son voyage, tend à valoriser son expérience, à construire les mythes et alimenter les fausses perceptions du monde. Dans un autre ordre d'idées, il est probable que l'immigration s'alimente souvent de fausses idées sur le pays rêvé.

Le mythe semble d'ailleurs plus fort que la réalité sur une courte durée. Si vous effectuez un voyage court dans un pays inconnu, il est fort probable que vous ne transmettez pas que des éléments purement factuels et que vous empruntez aux idées reçues. D'où vient l'idée du soleil aux Antilles, là où pendant deux années nous avons subi des pluies abondantes et permanentes ?

Le véritable ennemi du mythe est le temps. Mais qu'il se rassure, notre monde est pressé.

La transmission de l'expérience est toujours délicate, probablement due à une perception du temps écoulé très distendue entre celui qui est resté et celui qui est parti.

De fait, il est très difficile de faire comprendre combien ce temps de voyage peut transformer. Le voyageur peut se heurter soit à de la jalousie, soit à de l'incompréhension. Le récit peut même provoquer un éloignement : déroger au discours habituel n'est pas toujours acceptable et demande un auditoire bien disposé. Il est plus facile de développer ce que cet auditoire veut entendre. La transmission peut s'en retrouver biaisée, et les meilleurs témoins réduits au silence.

Cette difficulté de la transmission et de son exactitude renvoie aussi à l'échelle implicite qui se crée entre les voyageurs (cf supra) . Bien souvent, le titre ou l'apparence cachent la véritable valeur. Un voyageur qui s'en félicite peut fort bien passer à côté d'une vérité essentielle d'une civilisation au contraire d'un simple touriste. Mais ce dernier aura du mal à faire reconnaître sa découverte et même à s'en convaincre.

En fait, par dessus cette échelle, la vérité profonde d'un voyage demande sans doute une humilité du même ordre pour arriver à la transmettre.

3. Les perspectives.

Les conditions de mobilité actuelles laissent entrevoir la possibilité pour tous de voyager. Peut-on revendiquer le droit au voyage ?

Pourtant, il se pourrait que le voyage tel que nous le vivons en Occident soit un accident de l'histoire : trop d'énergie dépensée pour des raisons parfois collectivement futiles. Que signifie ce bourdonnement autour de la Terre ?

A partir de l'analyse des voyages, nous proposons ici des pistes pour que chacun puisse interroger sa façon de voyager et les alternatives possibles.

Les bases en sont simples : reconsidérer la distance, cerner le mythe tout en le faisant fonctionner, et au final se poser la question des alternatives au voyage.

3.1 Face aux contraintes.

3.1.1 Redécouvrir la distance.

En engageant à un comportement plus responsable pour le temps du séjour, l'écotourisme séduit et semble ouvrir des perspectives. En pratique, il en est du tourisme durable comme de la prose de Monsieur Jourdain : beaucoup le pratiquent depuis longtemps sans s'en rendre compte. Néanmoins, l'écotourisme élude souvent le fait que le voyage ne se réduit pas au temps du séjour et interpelle rarement sur le choix initial de la destination ou du moyen de transport pour accéder à cette destination. Pourtant, le développement durable est malmené à chaque long trajet motorisé et le tourisme des destinations lointaines ne peut se justifier, écologiquement parlant.

Plus que la distance, le temps et le prix sont actuellement les facteurs limitants les plus importants lors d'une décision de voyage. Or, du point de vue écologique, la distance reste un paramètre incontournable.

Nous pouvons imaginer que la distance, un temps oubliée par la grâce de la technique et d'une ressource naturelle, va redevenir importante et que ce rappel se fera probablement par une augmentation des coûts de déplacements (cf Le coût des déplacements.). De fait, les voyages, après une période de démocratisation, seront à nouveau l'apanage de quelques voyageurs (on imagine également qu'une augmentation des coûts de transport entraînerait de profonds changements dans notre vie quotidienne...).

Dans l'immédiat, le souci écologique, ou de développement durable, nous force à réintégrer le facteur distance comme élément de choix à chaque voyage.

3.1.2 Etre responsable.

La décision de voyage, bien que souvent soudaine, nous renvoie à plusieurs responsabilités, qui s'exercent à chaque phase du voyage :

- Une responsabilité initiale sur le voyage en lui-même. Nous avons acquis l'habitude de penser que le voyage n'engageait finalement pas à grand chose. Or, la décision de voyage serait-elle la même si l'on majorait sensiblement le coût des transports ?
- Une responsabilité comportementale : nous rappelons à ce sujet les propositions développées par le mouvement de l'écotourisme qui se focalise sur le séjour.

- Une responsabilité de transmission. Que reste-t-il de nos voyages ? Que transmettre et sous quelle forme ? Le mythe s'alimente de cette transmission. Sommes nous assez humbles pour bien transmettre ? Sommes-nous conscients que cette transmission offre le voyage à ceux qui ne le feront pas ?

La responsabilité n'est cependant pas qu'individuelle. Si l'on consulte l'agenda 21 né du sommet de la Terre à Rio, on y trouve assez peu d'éléments sur le transport au regard de son importance. La collectivité dans son ensemble ne semble pas avoir complètement pris la mesure de l'impact du transport et des voyages.

3.2 Conserver l'âme d'un voyageur.

3.2.1 Le bout du monde est près de chez moi.

- La diversité à ma porte.

Le monde est divers, mais il est désormais aussi divers près de chez soi que loin de son domicile. Une rue chinoise ou indienne de Paris ou Londres peut être très dépaysante et nous pouvons parfois nous y trouver plus étranger qu'en Chine ou en Inde. Il existe de multiples possibilités de voyager près de chez soi. La différence principale est paradoxalement la sensation de s'engager plus, car près de chez soi, nous ne sommes pas forcément inconnus. Quand Roméo s'introduit en territoire interdit, dans la famille de Juliette, il prend un risque supérieur au fait de séduire une princesse lointaine, car avec lui, il entraîne toute sa famille dans le mouvement.

- Les voyageurs me font voyager.

« Le grand Sire des Tartares n'a jamais vu aucun Latin [...] et aura le plus grand plaisir d'ouïr de votre bouche les nouvelles et les conditions de votre pays, car il est sire de grande puissance et a grand désir d'apprendre du nouveau. » (extrait de Marco Polo, mandé en 1265 par le grand khan Koubilai, cité par Arnaud de la Croix)
L'échange enrichit l'hôte autant que le voyageur.

Le risque existe aussi dans l'accueil. Il est parfois plus simple d'être voyageur que d'accueillir les voyageurs.

Observer la diversité près de chez soi ou accueillir des étrangers renvoient donc à un mode de vie, qui intègre en lui-même le voyage et ses risques.

- L'aventure dans les trajets quotidiens.

Le quotidien a un grand défaut : il n'a rien de mythique. Pour autant, les déplacements quotidiens constituent à force de vrais voyages : 3 000 kms en bus ou train de banlieue ne contiennent-ils pas en définitive plus d'aventures que 3 000 kms en avion ?

Le facteur Cheval disait de ses tournées : « Que faire en marchant perpétuellement dans le même décor, à moins que l'on ne songe ? ». Qui, ayant visité le Palais Idéal, peut ignorer la source d'inspiration créatrice qu'ont été pour lui ses kilomètres quotidiens ? Son Palais est un voyage en lui-même.

Regarder son quotidien avec un autre œil est aussi une façon de voyager.

3.2.2 A quand les extra-terrestres ?

Il n'y a plus rien à découvrir. L'homme a drastiquement limité les blancs de la carte, l'inconnu ne peut plus être cartographique.

- L'inconnu nous manque.

Ce manque a plusieurs conséquences :

- La notion de bout du monde est modifiée . Le transport ou les médias étant organisés en réseau, l'inconnu se juge non pas en terme d'éloignement mais en fonction des carences du réseau et/ou de sa propre imagination ?
- L'homme se retrouve seul face à lui-même, plutôt que face à une terre inconnue. Cette solitude incite à la fois au nihilisme, au dépassement de soi-même, à l'accueil d'un Autre. «La vérité est ouverte à tous. Elle n'a pas encore été trouvée tout entière.» (Arnaud de la Croix)
- La différenciation entre voyageur, aventurier et simple touriste provient surtout de la façon d'afficher ses ambitions face au manque d'inconnu. Les exploits actuels (ascensions sans oxygène dans l'Himalaya, traversée d'océans à la rame,...) témoignent de ce désir d'imprévu.

- Explorer l'interplanétaire.

Déjà envisagé vers les années 1930/1940 où l'on réalise que l'on vient de gommer tous les blancs de la carte, le voyage interplanétaire a été largement investi par la science-fiction. La réalité y avance de façon beaucoup plus mesurée au regard des difficultés à s'extraire de la Terre.

On rejoint ici le dilemme du vol spatial habité ou non. Le transport robotisé est beaucoup plus économique à mettre en place. Mais, au regard de l'immensité et de l'esprit d'aventure, combien de temps mettrons nous à faire des vols habités vers Mars et au-delà ?

3.3 Voyager sans se déplacer ?

Les raisons de voyager renvoient au besoin de connaissance et à l'initiation. Le voyage physique ne constitue pas la seule façon de répondre à ces besoins.

3.3.1 La virtualité est offerte à chacun.

Les communications électroniques, les reportages audiovisuels, les films, les livres constituent des modes virtuels de communication et de connaissance dont l'essor est constant.

Cependant, si la communication à distance permet beaucoup, elle a au départ un statut ambigu, car en abolissant l'espace, elle a participé de la perte de son statut et amené la dictature actuelle du temps.

Donc, si la virtualité offre beaucoup de possibilités et si elle constitue un espoir important de continuer l'échange en limitant le déplacement physique, elle demande aussi une vigilance pour distinguer la communication virtuelle de la rencontre physique. Elles ont chacune leurs intérêts et on ne peut radicalement passer de l'une à l'autre. Si soi-même on éprouve le besoin de ressentir une présence ou d'aller quelque part, comment savoir ce qu'il en est du désir de l'autre ?

Au fil des progrès des communications électroniques, la frontière bouge cependant. Telle réunion professionnelle, dont la présence physique paraissait incontournable il y a peu, peut déjà ou pourra bientôt se tenir à distance. A moins que le véritable motif du déplacement ne soit ailleurs, ce qui n'est pas à exclure.

3.3.2 *Trouver d'autres chemins.*

Les alternatives aux voyages sont nombreuses. Aussi, nous ne livrons ici que quelques idées.

- Embellir son univers.

Améliorer son lieu de vie, participer à la vie sociale de sa commune, ..., constituent des activités qui rejoignent certains aspects du voyage. En effet, elles contribuent à cartographier son propre espace.

- Valoriser l'autonomie et la prise de risque.

« C'est sans doute pour cela que notre siècle s'ennuie, veut du nouveau et cherche autre chose, fût-ce à ramener un peu de barbarie chez nous. » Marie Dronsart, 1894 (cité par Sylvain Venayre)

Le voyage a un rôle initiatique, c'est une école du risque. En contrepoint la société tâche souvent d'éloigner le risque de chez elle. Réapprendre le risque, valoriser ses bons aspects constitue aussi paradoxalement une façon de limiter les raisons de voyager.

- Le besoin de mythes.

Le voyage n'est pas le seul thème propice au mythe (Roland Barthes). Mais, dans tous les cas, ce dernier est à la fois nécessaire et ambigu, potentiellement autant bénéfique que maléfique.

Ainsi, le mouvement sportif peut être perçu comme un déplacement de la notion d'inconnu (de l'espace) vers celle d'incertitude (de l'exploit sportif) (Sylvain Venayre). La recherche du record, de l'exploit est aussi de l'ordre du mythe. Cependant, la mythification du sport pose bien d'autres problèmes : le sport de compétition, bien que puissant stimulant du sport de masse, est exposé à de lourdes tentations : argent, dopage, ... Il est aussi à l'origine de multiples déplacements, lors des grandes compétitions.

Le secret ou l'interdit sont aussi propices à l'imagination, pour le meilleur ou pour le pire. Les rave-parties ont perdu une partie de leur attrait depuis que tout le monde connaît la destination.

Conclusion

Voilà une évidence : vivre, c'est bouger. L'immobilité n'est-elle pas un avant goût de la mort ? Ne dit-on pas d'une machine qu'elle *marche* quand tout va bien ?

Profitant du progrès technique et de la disponibilité de l'énergie fossile, le voyage s'est répandu dans une frange de la société jusqu'à être banalisé comme bien de consommation. Il s'est alimenté de nos histoires, grandes et petites, collectives et personnelles, vraies et fausses.

Dans une configuration d'énergie plus chère, il est difficile de se convaincre que notre capacité de déplacement puisse un jour régresser, et que le voyage s'en trouve d'autant contraint. La capacité à voyager restera sans doute limitée, liée à la richesse et à la volonté. La distance reprendra sa valeur.

Pour autant, la contrainte n'est pas si mauvaise : le voyage est comme la vie, il aime à se confronter à l'obstacle, à se proposer des défis plus amples. Cette contrainte nous invite à revisiter le voyage.

Cela questionne notre mode de vie, tant individuel que collectif, et appelle à l'innovation : dans notre regard vis-à-vis de l'étranger, dans nos prises de risques, dans l'organisation des transports,...

Puisse ce travail participer de cet élan.

Ces réflexions n'auraient pas vu le jour sans les voyages que nous avons réalisés et nous remercions tous ceux qui nous ont accompagnés à l'occasion.

Merci enfin à ceux qui ont le don de nous enchanter par leurs voyages, quels qu'ils soient.

*« Ces gens dans le vent, ces gens hors du temps [...] ces gens dans le temps, ces gens hors du vent ! »
Les ogres de Barback.*

Bibliographie

- Marc Augé, journaliste, « L'impossible voyage, le tourisme et ses images », Rivages poche/ Petite Bibliothèque, 1997
- Antoine Bailly, Renato Scariati, géographes, « Voyage en géographie », Anthropos, Ed.ECONOMICA, 1999
- Roland Barthes, écrivain et critique, « Mythologies », Points Seuil, 1957
- Joël Bonnemaïson, géographe, « La géographie culturelle », format 38, 2000
- Michel Bureau, jésuite, « Pèlerin ! , Marcher vers Compostelle », supplément à Vie Chrétienne n° 473, 2004
- Fernand Braudel, historien, « La dynamique du capitalisme », Champs, Flammarion, 1985
- Jean-Luc Coatalem, « La consolation des voyages », Livre de poche, 2004 (autobiographie)
- Arnaud de la Croix, historien, « Sur les routes du Moyen-Age », Editions du rocher, 1997
- Théophile Gauthier, écrivain, « Saint-Pétersbourg », Heureux qui comme..., Magellan & Cie, 1867
- Clarence J.Glacken, géographe, « Histoire de la pensée géographique », Format 37, 2000
- Jean-Marc Jancovici, ingénieur, « L'avenir climatique », Points science, Editions du Seuil, mars 2002
- Yves Lacoste, géographe, « Paysages politiques », Livre de poche, 1990
- Claude Lévi-Strauss, ethnologue, « Race et histoire », Essais Folio, 1952 réédité en 1987
- Franck Michel, anthropologue, « Désirs d'ailleurs, essai d'anthropologie des voyages », Les presses de l'université Laval, 2004
- Jean-Didier Urbain, anthropologue, « L'idiot du voyage, histoires de touristes », Petite Bibliothèque Payot, 1991 réédité en 2002
- Sylvain Venayre, historien, « La gloire de l'aventure, genèse d'une mystique moderne, 1850-1940 », Aubier, collection historique, 2002
- Joëlle Wargnier, professeur de danse, « Deux vélos pour un rêve : Paris-Pékin, 14 500 km, 11 mois, 15 pays traversés... », Ibis rouge, 2000

Ouvrages collectifs :

- CREDOC, cahier de recherche n°216, novembre 2005, « Commerce et mobilité »
- Institut national de veille sanitaire, Bulletin épidémiologique hebdomadaire n°23-24, 2006, « Les décès de Français lors d'un séjour à l'étranger et leurs causes »
- Sociétés et représentations, ISOR/ credhess, numéro 21, 2006, « Le siècle du voyage » (historiens, géographes, littéraires)