

***l'autoroute
parallèle***

écrire le voyage

«Peu à peu, nous nous sommes persuadés agréablement que notre expédition dérivait, comme celle de Christophe Colomb. L'amiral cherchait les Indes et nous Marseille. Il trouva les Antilles et nous Parkingland.»

Le dimanche 23 mai 1982, à 14h25, Julio Cortázar et Carol Dunlop quittent le X^{ème} arrondissement parisien en direction de Marseille, qu'ils atteindront plus d'un mois plus tard.

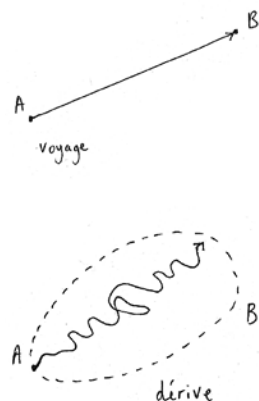
Une nuit, alors que j'errais moi-même dans les rues, j'ai rencontré un homme dont la dérive mentale semblait sans fin. Il m'a raconté l'anecdote suivante. Alors qu'un soir il marchait en direction du sud, le long d'une voie rapide allemande, il trouva une pièce sur le bas-côté. Cent mètres plus loin, il en découvrit une deuxième, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'il récolte un peu de monnaie, que quelqu'un avait jetée par une fenêtre, par désœuvrement, défi ou jeu. Il y avait cette marche de celui qui n'a que son pas fatigué pour fuir un pays, une prison ou sa folie et, en parallèle mais ancré dans une temporalité toute autre, un flux automobile qui filait sans autre but que, peut-être, les vacances à la mer.

Cette même année, j'avais commencé à vivre des expériences semblables à des dérives qui le plus souvent s'apparentaient à des longues marches urbaines nocturnes. Je notais les hasards survenus, les rencontres improbables et récoltais des petits objets. Les lectures théoriques sur la dérive, cette forme de marche bien particulière, n'ont fait que renforcer la prégnance dans mon quotidien de ces promenades lors desquelles je m'amusais à aiguïser mon regard tout en lâchant la bride de mon esprit. Elles m'ont également amenée à organiser des balades en périphéries urbaines avec une amie. Prétextes à rassembler du matériel photographique et littéraire, édité par la suite à quatre mains, ces sortes de dérives à travers des quartiers – le plus souvent périphériques – étaient souvent guidées par le hasard (la découverte fortuite d'un arrêt de bus nommé « Tahiti », un chemin qui semblait isolé sur la carte, etc).

En février 2015, un voyage d'une semaine à Budapest nous a permis de mettre en place d'autres dérives, notamment une journée consacrée à arpenter un périmètre défini avant notre départ, en plaçant au hasard Pegman (la mascotte de Google Street) sur un plan de la ville. Nous avons d'abord exploré virtuellement cet espace en forme de grand triangle, coïncé entre le Danube et la ligne du réseau suburbain HÉV, et les quelques captures d'écran Google Street récoltées ont, dans un second temps, créé un imaginaire qui a formé la trame de plusieurs de mes rêves, ré-exploités ensuite comme n'importe quel matériel poétique. Cet espace est devenu territoire lorsque nous l'avons réellement parcouru de long en large. En photographiant les usines, les ponts, en goûtant les hamburgers caoutchouteux des cabanes en bois montées le long de la voie de chemin de fer, j'ai pensé que le caractère tangible de ce que nous avions sous les yeux restait magnifiquement voilé par le brume de la virtualité et du rêve, comme si nous avions réussi à construire, patiemment et en plusieurs couches, un espace complètement neuf, nôtre, et ne se calquant que vaguement au décor véritable de ce troisième arrondissement de Budapest.

Dans la dérive (dont nous n'avions en tête que quelques grandes lignes attrapées au cours de lecture de revues situationnistes), nous avons rapidement entrevu la possibilité d'une expérience répétable à l'envi, aisément combinable aux nouveaux moyens techniques (communication, transports) de notre époque et, grâce à cela, nous évacuons le sentiment de plonger dans les fantasmes romantiques de la marche et de la flânerie. L'intérêt n'était pas seulement de se perdre mentalement, mais aussi et surtout de regarder d'un œil plus exacerbé (et, d'ailleurs, souvent acerbe) le monde qui nous entoure, le paysage urbain et notre propre façon d'y évoluer. D'où une série de lectures autour de la critique de l'urbanisme. C'était également un moyen de se rassurer, en inscrivant, de façon non plus instinctive mais construite, notre façon de voir (pendant trois jours ou même seulement une heure) dans le prolongement de celle que quelqu'un a théorisée et souhaité partager. Une foule de problématiques a surgi : celles, plus vastes encore que la dérive, du voyage et du tourisme, mais aussi du jeu, de la vie quotidienne, etc.

CETTE ANECDOTE me semble tracer deux lignes parallèles, celle du voyage et de la dérive, et m'a amenée à regarder les différentes façons d'enregistrer et de retranscrire une expérience de voyage, ainsi que de la partager en l'inscrivant dans un projet éditorial. Le roman *Les Autonautes de la cosmoroute*, ou un voyage atemporel sur l'autoroute Paris-Marseille, m'a permis de déchiffrer ces questions et d'analyser les problématiques graphiques ainsi soulevées. Ce livre, qui est un détournement de récit de voyage, a été écrit par Julio Cortázar et Carol Dunlop en 1982. Paru l'année suivante chez Gallimard¹, il narre leur expédition de trente-deux jours sur l'autoroute Paris-Marseille. Classé dans les rubriques (respectivement « genre » et « thème ») « mémoires et autobiographies », « tourisme, voyage » par l'éditeur, il se présente comme un objet singulier. Pour appréhender ce livre dans toute sa complexité, il semble nécessaire de faire appel à des écrivains, des sociologues, des théoriciens de la photographie, mais également d'étudier des mouvements d'avant-garde tels que les situationnistes ainsi que la pratique d'artistes contemporains, car nous verrons que le voyage de Julio Cortázar et Carol Dunlop tient tout autant de la marche, du tourisme que de la dérive, de la réflexion sur le quotidien que de l'histoire d'amour, de la fiction que du journal de bord, etc.



Revenons brièvement sur quelques exemples antérieurs. Le carnet de voyage est un genre littéraire et plastique qui nécessite un travail éditorial particulièrement important (coupes, ellipses, modelages, chronologie et chronologie à rebours), et diffère en cela du journal de bord. C'est également bien souvent un objet favorisant la lecture éclatée et graphiquement riche lorsque l'auteur, pour raconter son expérience, combine texte, dessin et photographie. Ce genre littéraire a évidemment évolué au cours des décennies. Dès 1830, dans son *Histoire du roi de Bohême et de ses sept châteaux*, Charles Nodier, tout en s'appuyant sur les caractéristiques d'un texte romanesque, s'amuse à détourner le cours d'un récit de voyage. En insérant digressions textuelles, jeux typographiques et vignettes illustratives (dessinées par Tony Johannot), et en s'appuyant sur les progrès techniques de son époque (notamment le développement de la lithographie), Charles Nodier cherche à élaborer de nouvelles relations texte-image. C'est un récit de non-voyage imaginaire,

1. Le livre a été publié en novembre 1983 en double version simultanée chez Muchnik Editores en langue espagnole et Gallimard en langue française.

une narration incohérente d'une vraie impulsion de voyage. Outre les expérimentations d'illustrations (qui apparaissent parfois au milieu des pages, viennent compléter le texte voire provoquent une redondance étonnante), ce livre est célèbre pour ses trouvailles graphiques; les titres finissent tous par « ion » et leur accumulation crée une matérialité sonore, certains mots forment des dessins (un escalier, une colonnade), etc.

« Fainéanter dans un monde neuf, même dans les pires moments de galère² », écrit Nicolas Bouvier dans *L'Usage du monde*, paru en 1963. Ce livre raconte le périple de Nicolas et de son ami dessinateur Thierry Vernet les ayant menés de la Yougoslavie à l'Afghanistan. Devenu un classique du récit de voyage, ce livre, qui mêle textes et dessins, a pourtant longtemps été refusé par les éditeurs³. Soumis au comité de lecture de Gallimard en 1961, le manuscrit (accompagnés des dessins, qui faisaient pleinement partie du projet éditorial de Nicolas Bouvier et Thierry Vernet) est refusé, la raison invoquée étant justement la présence des dessins. Depuis, *L'Usage du monde* a fait l'objet de nombreuses rééditions, jamais amputé de ses dessins et parfois même complété par une série de photographies prises pendant leur aventure (Nicolas Bouvier a voyagé toute sa vie, sans jamais cesser d'être écrivain et photographe). Notons que les dessins de Thierry Vernet n'interviennent pas comme de simples illustrations du récit, mais sont la démonstration d'un second regard, d'où une présentation pleine page.

Tels des explorateurs ne cherchant pas à conquérir de nouvelles terres, ils parcourent ces mêmes continents sillonnés des siècles plus tôt par des missionnaires et jésuites, en n'ayant pour leur part aucun autre but que de simplement voyager et être loin de chez eux. Pour Nicolas Bouvier « le voyage fournit des occasions de s'ébrouer mais pas — comme on le croyait — la liberté. Il fait plutôt éprouver une sorte de réduction; privé de son cadre habituel, dépouillé de ses habitudes comme d'un volumineux emballage, le voyageur se trouve ramené à de plus humbles propositions. Plus ouvert aussi à la curiosité, à l'intuition, au coup de foudre⁴. » C'est, on le voit, une envie de repousser les limites — géographiques et mentales — tout en étant détaché de

2. Nicolas Bouvier, *Œuvres*, p.84.

3. Il a été publié à compte d'auteur à la Librairie Droz.

4. *Ibid.*, p.133

toute mission. Le voyage reste un moyen, celui d'accéder à des connaissances (qu'elles soient scientifiques, poétiques, géo-politiques, etc) mais également une fin en soi, comme s'il s'agissait d'une promenade dominicale à grande échelle, lors de laquelle il ne s'agirait pas de faire le tour du pâté de maisons mais de partir au bord de mers inconnues.

CETTE NOTION DE VOYAGE, de flânerie démesurée, traverse l'ouvrage de Julio Cortázar et Carol Dunlop et se ramifie, nous obligeant à distinguer et définir quelques termes. Le voyage est un « déplacement dans l'espace, volontaire ou contraint » (Wikipedia, article Voyage) ; je songe immédiatement à la marche qui, en tant que forme de voyage, est un objet d'étude sociologique riche. Ces associations d'idées m'aideront à articuler mon analyse des *Autonautes de la cosmoroute*. Julio Cortázar et Carol Dunlop n'ont certes pas parcouru l'autoroute à pied — et leur véhicule joue littéralement un rôle important dans le livre — mais ce qui m'intéresse avant tout est le lien qu'entretient la marche avec la création artistique, étudié notamment dans *Marcher, Créer : Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX^{ème} siècle* par Thierry Davila. Nous verrons que ce livre éclaire certains aspects de leur voyage. De plus, la marche est une « action de marcher considérée comme une activité physique », une « progression », une « évolution » mais peut également faire référence au « mouvement d'un astre » ainsi qu'au « déplacement d'un véhicule » (Larousse, article Marche). Le voyage, lis-je aussi dans *L'Invention du quotidien* de De Certeau⁵, « se construit sur l'établissement d'un ailleurs géographique ou d'un au-delà cosmologique ». Parcours, cosmos, Combi : beaucoup de parallèles possibles. L'autoroute du soleil semble se diviser à l'infini.

Dans ses *Pérégrinations portugaises*, José Saramago nomme le personnage « le voyageur » (c'est une façon d'atténuer le caractère autobiographique de son récit). Ses réflexions sur le voyage (que voir, que faire, quel rythme adopter ?) esquissent une posture intéressante : « Le voyageur a beaucoup roulé sa bosse de par le monde et la vie, il n'a jamais aimé se trouver dans la peau du touriste qui débarque, regarde, fait semblant de comprendre, mitraille avec son appareil photo et revient chez lui en affirmant qu'il connaît l'Alfama [à ce moment du

5. Michel de Certeau, *L'Invention du quotidien, 1 : Arts de faire*, p. 181.



Tourisme :

1/ Action de voyager, de visiter un site pour son plaisir.

2/ Ensemble des activités, des techniques mises en œuvre pour les voyages et les séjours d'agrément. (Larousse)

Le choix d'une allure, la volonté de lire le paysage et une utilisation moins systématique de la photographie différencient ici le voyageur du touriste.

6. José Saramago, *Pérégrinations portugaises*, p.336.

7. *Ibid.*, p.71

8. Cf. le manifeste du collectif Stalker, *À travers les territoires actuels*.

9. Cet article avait été publié dans la revue *Les Lèvres nues*, n.9, en 1956.

récit, le voyageur visite un quartier de Lisbonne]. Le voyageur sera honnête. Il est allé dans l'Alfama, mais il ne sait pas ce qu'est l'Alfama », poursuit Saramago, mais il a néanmoins envie d'y rester « aussi longtemps qu'il n'aura pas appris au moins le b.a.-ba de cet immense discours tissé de maisons, de personnages, d'histoires [...] »⁶. Julio Cortázar et Carol Dunlop s'emparent précisément de ce discours, et leur écriture singulière réinvente les lieux, le voyageur, les aménagements urbains, le quotidien. Ils sont cette « plaque sensible d'enregistrement » que peut être le voyageur décrit par Saramago dans la page de présentation des *Pérégrinations portugaises*. Et s'il ne faut pas recourir à ces pages « comme à une agence de voyages ou à un syndicat d'initiative » et ne pas prendre son ouvrage comme modèle mais plutôt comme exemple, alors *Les Autonautes de la cosmoroute* constituerait donc une autre proposition, un second exemple.

Julio Cortázar et Carol Dunlop n'ont pas, je le répète, documenté un travail de marche mais certaines caractéristiques sont communes à tout type de voyage, quel que soit le mode de déambulation choisi. La marche est une opération de dépaysement et « le marcheur est celui [...] qui fait du parcours une ligne à la fois maîtrisée et imaginée, préméditée et inattendue, accidentelle et délibérée, bricolée.⁷ » Cette sensation de dépaysement généré par l'écart franchi entre « ce qui est sûr, quotidien, et ce qui est incertain, à découvrir » aboutit à un état conduisant à une « intensification des capacités perceptives »⁸. La marche m'intéresse d'autant plus lorsqu'elle est un moyen de produire une réflexion, des objets plastiques, et lorsqu'elle trouve son prolongement dans un objet éditorial. Il est une marche particulière, celle qui est au cœur du concept de la dérive, expérimenté et théorisé par les Situationnistes dans les années soixante.

« Une ou plusieurs personnes se livrant à la dérive renoncent, pour une durée plus ou moins longue, aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles se connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres, pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent. » écrit Guy Debord dans le second numéro de l'*W* en décembre 1958⁹. La dérive est un moyen conscient (même si, paradoxalement, il s'agit de

celui d'un laisser-aller) et construit pour atteindre cet état de curiosité exacerbée. Une marche, en somme, dont on soulignerait l'aspect ludique et créatif. De même, ce « moment de la vie, concrètement et délibérément construit par l'organisation collective d'une ambiance unitaire et d'un jeu d'événements »¹⁰ qui définit la *situation*, intrinsèquement liée à la dérive, est très proche de cette marche « entreprise de production de circonstances »¹¹.

Ce voyage sur la cosmoroute, qui pourrait passer pour un simple et bel élan vers le Sud me paraît être une manière situationniste de partir sur la route, en délaissant les fantasmes du *road trip*. Si le voyage de Julio Cortázar et Carol Dunlop est influencé, indirectement, par les travaux des situationnistes, il est également à replacer dans un contexte plus large. L'attrait de la route, synonyme de liberté, a traversé la littérature, la musique et le cinéma, notamment dans les années soixante. À la fin de cette même décennie, de nombreux artistes Land art ont choisi la marche comme principal thème et médium. Richard Long et Hamish Fulton, pour ne citer que des figures bien connues d'arpenteurs, évoluent dans la nature et entretiennent un rapport à la terre presque mystique. *Les Autonautes de la cosmoroute* ne doit pas être réduit à un voyage impulsé par simple esprit de contradiction (ne pas vouloir voyager comme la masse, détourner l'usage d'un lieu). Ici, pas de nom de pays dans le titre: il n'est pas même question de « monde » (Cf. *L'Usage du monde*) mais bien de cosmos (« cosmoroute ») et d'atemporalité. On voit dès à présent l'ambition du projet, car tels termes ne sauraient être employés sans volonté d'humour et de détournement. Ce projet éditorial est un détournement de récit de voyage, dont la richesse des documents (leur variété, leurs différents statuts) apparaît très clairement, au simple feuilletage du livre.



La continuité autoroutière entre Paris et Marseille est établie au milieu des années 1970. L'autoroute du Soleil (A6 et A7) remplace la mythique RN7, symbole des vacances, du moins dans ce sens, pour une génération de Français.

10. « Définitions », *Internationale situationniste*, n.1, juin 1956,
11. Michel de Certeau, *op.cit.*, p.



Carol Dunlop Julio Cortázar

**LES AUTONAUTES
DE LA COSMOROUTE**
OU UN VOYAGE INTEMPOREL
PARIS-MARSEILLE



LIMITÉ A 24^H
ARRÊTÉ PRÉFECTORAL DU 31.01.78

GALLIMARD



L'objet, lorsque le lecteur le tient pour la première fois entre ses mains, intrigue. Julio Cortázar et Carol Dunlop brouillent les pistes en choisissant un titre relevant de la science-fiction. Qu'est-ce qu'un « autonaute » ? Une « cosmoroute » ? Sous le nom des auteurs et le titre, un simple « P » blanc sur carré bleu, signalétique indiquant le parking. L'édition en langue espagnole propose en quatrième de couverture une photographie du couple, pleine page, prise dans un salon. L'édition française, quant à elle, fournit en quatrième de couverture une explication du projet, le comparant à un « chant d'amour sur une île déserte », et dépeint Carol Dunlop et Julio Cortázar comme « poussés par l'espoir d'un langage magique capable de changer la vie de tous ». Outre deux brèves biographies des auteurs, une mosaïque de

LES AUTONAUTES DE LA COSMOROUTE ne raconte pas l'expérience d'une dérive, telle que théorisée par les situationnistes, pourtant c'est la grille de l'espace urbain développée par les situationnistes qui a orienté ma lecture de ce livre. Le cadre urbain et l'autoroute présentent bien des similitudes, et des éléments de dérive peuvent être décelés dans ce projet fantasque de Julio Cortázar et Carol Dunlop. *Les Autonautes de la cosmoroute* est « le résultat d'un projet complètement fou, complètement insensé — et que par conséquent je trouvais très beau¹² », raconte Julio Cortázar dans ses entretiens avec Omar Prego, un « projet pataphysique et surréaliste » consistant à faire un trajet de dix heures en trente-trois jours. En se lançant sur l'autoroute Paris - Marseille au mois de mai 1982, Julio Cortázar et sa compagne Carol Dunlop ont une règle du jeu définie bien en amont : ne jamais quitter l'autoroute, et s'arrêter sur tous les parkings, à raison de deux parkings par jour. L'objectif du voyage est d'écrire un livre, compte-rendu de ces arrêts avec descriptions et photos, en tenant pour cela au jour le jour un cahier consignait les détails et les étapes du voyage. Les modalités d'écriture sont celles d'un projet littéraire à quatre mains, dans deux langues différentes (Julio Cortázar écrit en espagnol, Carol Dunlop en français et parfois en espagnol) en s'autorisant pleine liberté quant aux registres et genres littéraires. « Chacun [...] a écrit ce qu'il a eu envie d'écrire au cours du voyage¹³. »


Quels objectifs Julio Cortázar et Carol Dunlop assignent-ils à leur voyage ? Cette quatrième de couverture offre une piste au lecteur : ce livre est un « petit précis de la flore et de la faune », une histoire d'amour, une « prose d'une drôlerie irrésistible », un engagement, un poème tout à la fois. Quant aux modalités du voyage et du projet éditorial, elles sont énoncées très clairement dans la lettre envoyée au Directeur de la Société des Autoroutes le 9 mai 1982, insérée dans les premières pages du livre. Julio Cortázar et Carol Dunlop entendent écrire un livre « qui raconterait d'une façon tout à fait littéraire, poétique et humoristique¹⁴ » les étapes du voyage. La finalité est de découvrir toutes les aires de l'autoroute Paris-Marseille, et cette exhaustivité porte déjà en soi une tonalité absurde, de même que le second objectif énoncé un peu plus loin dans le livre, qui est de vérifier l'existence de Marseille (et on voit là que ce choix de l'autoroute A6 porte

photographies (dont deux, étrangement, sont en couleur) donne un aperçu du contenu photographique de livre ; le couple devant leur machine à écrire respective, leur Combi Volkswagen, un détail de jeu pour enfant, un camion.

12. Julio Cortázar, *Entretiens avec Omar Prego*, p.183

13. *Ibid.*

14. Julio Cortázar et Carol Dunlop, *Les Autonautes de la cosmoroute*, p.15

NB. Cet ouvrage sera dorénavant cité comme suit : 

tous les fantasmes relatifs au Sud). Le prétexte initial l'est tout autant : un arrêté préfectoral stipule qu'il est interdit de rester plus de vingt-quatre heures sur l'autoroute, et c'est précisément cette contrainte qu'ils souhaitent détourner. Un panneau avec cet arrêté préfectoral est d'ailleurs visible sous celui du « P », sur la couverture de l'édition française. Se fixer des contraintes, énoncer une ou des modalités précises sont justement les conditions de la dérive situationniste.

Impossible d'évoquer la marche sans observer le lieu, l'espace, le territoire. Car avant tout, Julio Cortázar et Carol Dunlop partagent des récits de lieux. Un lieu, écrit Michel De Certeau, est l'« ordre (quel qu'il soit) selon lequel les éléments sont distribués dans des rapports de coexistence » et « il y a espace dès qu'on prend en considération des vecteurs de direction, des quantités de vitesse et la variable du temps. » Bref, « l'espace est un lieu pratiqué »¹⁵. Or, précisément, ce sont les récits qui transforment les lieux en espaces et les espaces en lieux. Julio Cortázar est en 1983 un écrivain célèbre, dont Gallimard éditait déjà l'œuvre littéraire ; il est d'autant plus déroutant de découvrir chez cette maison d'édition à la ligne graphique très classique un ouvrage tel que *Les Autonautes de la cosmoroute* qui expérimente, à tous les niveaux¹⁶. Cette volonté de tenter quelque chose qui n'a pas été fait avant — ou du moins, différemment — mais toujours avec humour, détournement et modestie, est annoncée dès la dédicace : « Nous dédions cette expédition et cette chronique à tous les cinglés du monde et tout simplement au gentleman dont nous avons oublié le nom et qui, au XIX^{ème} siècle, a parcouru la distance qui va de Londres à Édimbourg en marchant à reculons et en chantant des hymnes anabaptistes. »

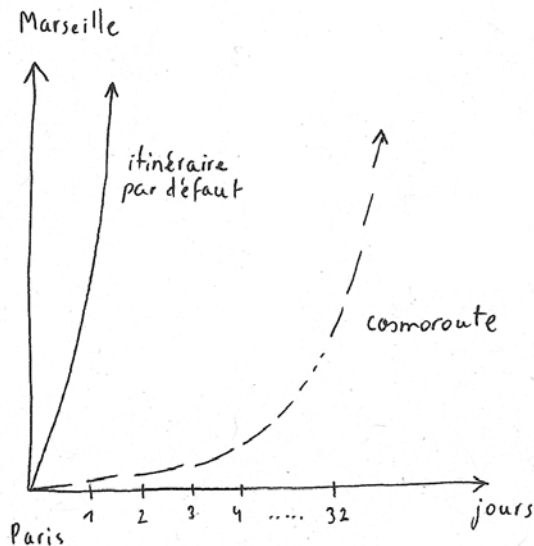
Pierre Sansot, philosophe et sociologue français, écrit dans la *Poétique de la ville* que la poésie peut dévoiler un espace urbain et que pour penser le lieu, il ne faut pas se demander « quelle en est l'essence ? » mais plutôt « qu'en peut-on rêver ? »¹⁷ Son essai est une tentative de construire une géographie sentimentale de la ville, observée sous toutes ses facettes. Les lieux qu'il a choisis de décrire dans cet ouvrage devaient répondre à un critère commun : être public et présenter des « rites d'entrée et de sortie » car, écrit-il, « on ne

15. Michel de Certeau, *op.cit.*, p.173

16. Il suffit d'enlever la jaquette pour constater que la ligne graphique de la collection Blanche est respectée.

17. Pierre Sansot, *Poétique de la ville*, p.38

se dirige pas vers le lieu fantastique comme on le quitte »¹⁸. Et si l'on appliquait cette remarque à l'autoroute, et plus précisément à l'aire d'autoroute ? C'est un lieu qui a lui aussi le pouvoir d'imposer une structuration spatiale, celle-là même que Julio Cortázar et Carol Dunlop modèlent à leur guise, en allant chercher les places les plus éloignées du parking, en faisant leur lessive dans les robinets publics ou en transformant la table de pique-nique traditionnelle en bureau. Un autre critère est que ce lieu nous modifie, et cela permet à Pierre Sansot de décrire des espaces a priori éloignés du cadre urbain, tel que le compartiment. Comment trouver l'essence d'un lieu ? Pierre Sansot liste divers métiers et s'arrête sur celui de poète, celui qui « s'arroe tous les droits jusqu'à devenir chaise, soleil ou Dieu¹⁹ ». Ainsi pourrait-on dire que Julio Cortázar et Carol Dunlop deviennent chaise-longues et glacière et prennent pour sceptre leur machine à écrire.



L'étude des lieux intéresse moins Pierre Sansot que de comprendre « par quels grands mouvements ou par quels trajets l'homme peut appréhender et connaître la ville. » La déambulation nocturne, la marche sous la pluie, et pourquoi pas un arrêt systématique sur toutes les aires d'autoroute,

18. *Ibid.*, p.45

19. *Ibid.*, p.64

transforment les lieux à l'état d'images, sans qu'il soit possible de dissocier l'objectif et le subjectif. « Si l'exemple ou la description ont une telle importance dans notre travail, écrit Pierre Sansot, c'est parce qu'il faut tenir compte d'une durée des lieux qui ne se résument pas et dont il faut attendre qu'elle fructifie au mieux. Tant que nous n'avons pas fait varier l'objet devant nous, nous ne savons pas ce qu'il est²⁰. » Ainsi, pour « distinguer sérieusement deux lieux réels, ne faut-il pas d'abord chercher ce qui les distingue imaginativement, se demander de quels prolongements oniriques ils sont capables. » On peut lire une phrase étonnément analogue dans *Les Autonautes de la cosmoroute*: « lorsqu'on regarde deux objets séparés et que l'on commence à regarder l'espace entre deux objets, quand on concentre son attention sur cet espace sur ce vide entre deux objets, à un moment donné, on perçoit la réalité²¹. » Ce travail quasiment typologique qui consiste, par exemple, à explorer chaque aire d'autoroute est similaire à l'approche conceptuelle de certains artistes plasticiens, les images aidant à clarifier le propos. La série de photographies *The backs of all the trucks passed while driving from Los Angeles to Santa Barbara* Δ , réalisée par John Baldessari le 20 janvier 1963 présente des faces arrières de camions, celles que l'on croise par centaines dès que l'on prend la route mais qui forment ici une collection qui est le but même du déplacement. Eric Tabuchi a ajouté une contrainte à cette forme d'archive en réalisant son *Alphabet Truck*.



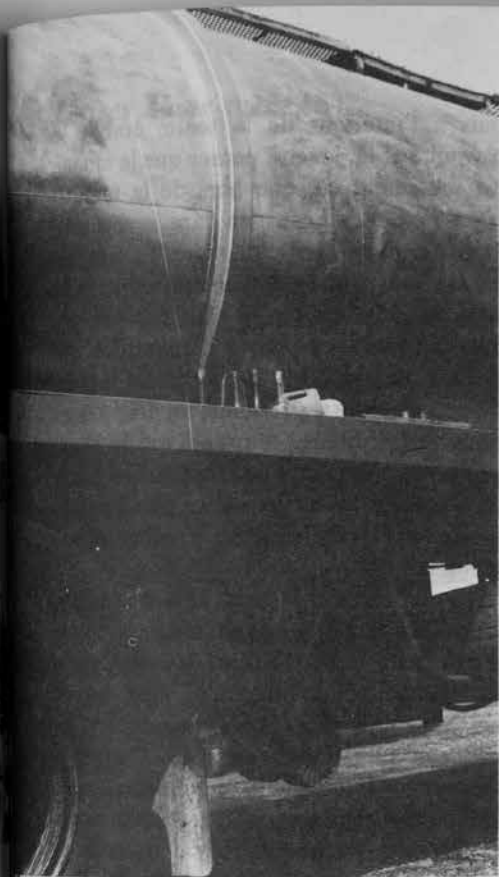
Pierre Sansot écrit que « [...] les véhicules tracent, chaque jour, les chemins incontestables d'une cité et, bien fou, bien proche de l'absurde serait celui qui voudrait s'opposer à cette lecture ou parfois simplement, par ses pas, aller à contre-courant de ces flux qui composent, chaque jour, le visage d'une ville²². » Précisément, nos deux autonautes s'opposent au flux autoroutier ou, plutôt, vont jusqu'au bout de la logique de « pause » qui le traverse, en acceptant ce qu'offrent les aires d'autoroute, c'est-à-dire un endroit où se reposer, un temps pour le repas. L'autoroute traverse des kilomètres de campagne française mais n'offre que peu de diversité quant au paysage terrestre. L'aire est un espace alternant surface bétonnée, espaces verts et architecture, régi par un système de signalétique et délimité par un grillage.

20. *Ibid.*, p.57

21.  p.111

22. Sansot, *op.cit.*, p.62





camping-cars, arrivaient, s'arrêtaient un moment, Dieu sait pourquoi, à côté de Fafner, nous mettaient leurs phares en pleine pénombre intérieure et après ça, redémarraient avec de terribles rugissements et explosions diverses. Tout cela, objectivement, eût dû être infernal et, en un certain sens, l'était, mais, au bout d'un moment, les signes furent inversés et la persécution mécanique, les rafales de lumière, le harcèlement des camions devinrent de plus en plus favorables aux fêtes de la nuit, à la nuit du parking, à ce que nous avions peu à peu découvert et qui crépitait à présent avec nous comme centre, nus dans l'aquarium changeant, dans la capsule extraterrestre à force d'absurde et d'incroyable, pilotes émerveillés d'un OVNI qui serait venu se poser parmi les camions et serait entré dans ce jeu que ne pouvaient soupçonner ceux qui nous fustigeaient de leurs lumières et nous mettaient au cœur de ce sabbat de phares et de moteurs.

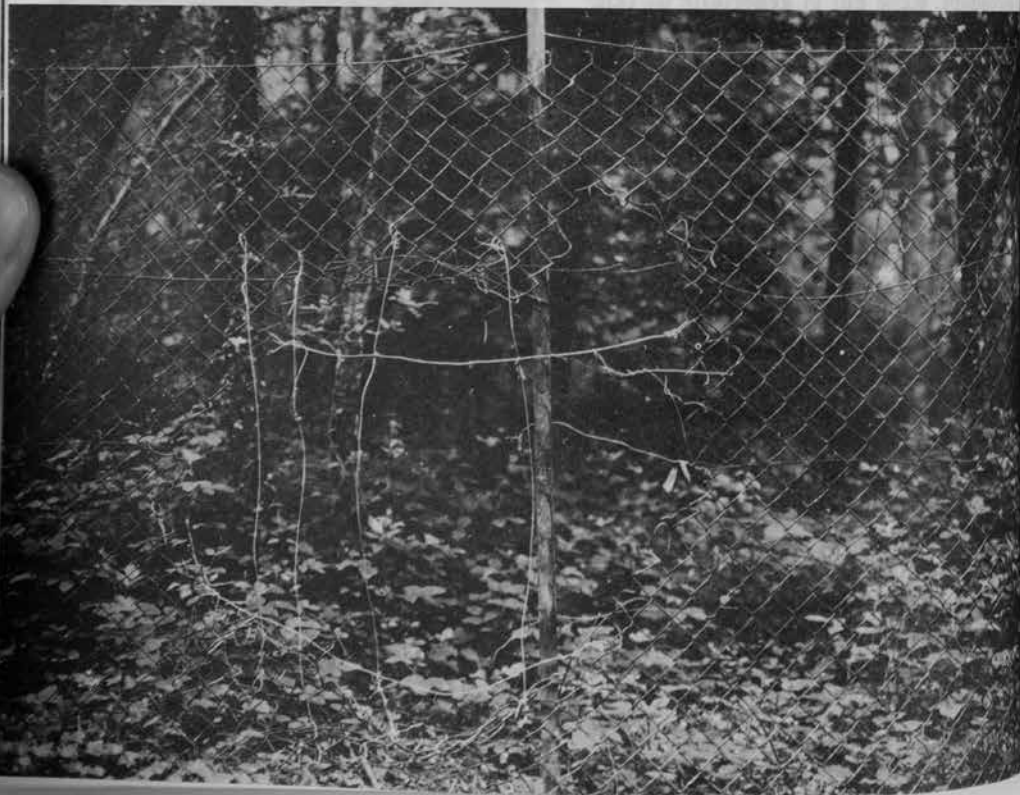
Dans cet état d'apesanteur, dans cette bulle iridescente qui changeait continuellement de lumières et de sons, nous avons compris que cette nuit serait notre nuit de fête, qu'après tant de jours d'avancée et d'exploration, nous avons été acceptés par une de ces villes éphémères, que, sans le savoir, les routiers nous entouraient en une cérémonie d'initiation et de reconnaissance, nous remettaient les clefs invisibles de la ville fantôme. A l'aube, l'endroit serait désert et gris, Fafner se réveillerait comme Cendrillon sur une aire de ciment vide et indifférente. Nous avons vécu ce miracle que tant de choses horribles en elles-mêmes puissent devenir splendeur

touristes sont avant tout étrangers et du coup on dirait que tous les Français ne sont ici que des voyageurs de commerce ou des commerçants en tournée, mais peu importe.)

Carol reconnaît avec moi que pendant nos précédents voyages sur l'autoroute, les Belges tenaient le haut du pavé d'une manière presque offensive tandis qu'à présent leur B solitaire n'apparaît que de temps en temps. Nous pensons aux rythmes des vacances, échelonnement migratoire qui sans doute explique cette invasion bri-

tannique, par ailleurs simultanée avec celle des Malouines, dont nous suivons les aléas toutes les deux ou trois heures sur les ondes courtes. Ce n'est pas ici que je vais m'occuper de cette guerre car ainsi que le dit la Bible, chaque chose en son temps et en son lieu; je me bornerai à me demander si tant d'Anglais sur l'autoroute, ce ne serait pas une façon parfaitement britannique de faire un bras d'honneur à Maggie Thatcher et d'échanger les pingouins de Port-Stanley contre la roulette de Montecarlo.

Le jardin de la Tentation, avec un message codé (chiffon bleu). La Compagnie a-t-elle cru que, désespérés, nous donnerions dans le piège de la fuite?



JOURNAL DE BORD

Jeudi 27 mai

Petit déjeuner : oranges, madeleines, confiture de figues, café.

9 h 36. *Départ de l'AIRE DU LIARD.*

9 h 38. *Entrée dans le département du Loiret.*

9 h 46. *Arrivée AIRE DU PARC THIERRY (le plus grand parking que nous ayons vu jusqu'à présent).*

Déjeuner : spaghetti sauce-maison, cerises.

Réapparition des froids sibériens.

Orientation de Fafner : plein est.

18 h 35. *Départ sous un timide soleil.*

18 h 47. *AIRE DES CHÂTAIGNIERS.*

Forêt, allée boisée pour les voitures.

Orientation de Fafner : S.-S.-O.

Pluies violentes pendant la nuit mais Fafner tient le coup.

Deux autres dragons sur le parking, mais à distance respectueuse.

Dîner : œufs à la coque, fromage, café.

Aux informations de 13 h, nous apprenons que l'autoroute du Sud est coupée à la hauteur d'Orly dans le sens Paris-Province.








Le grillage est un élément important ; c'est quand on s'y heurte, quand on est tenté de passer de l'autre côté que l'on se sent loin de la campagne, pourtant à portée de bras. Sur l'aire d'Achères-la-forêt, après avoir tiré les cartes de tarot avec Carol, Julio sent un « signe parfumé ». Marchant le long d'un sentier, au nord de l'aire, il éprouve la tentation de quitter le « microcosme fermé qui relie Paris à Marseille » ; « je me suis retrouvé devant un portail fermé avec chaîne et cadenas mais offrant en même temps, et pour des raisons que je ne comprendrai jamais, un passage qui tenait de l'entrée d'un labyrinthe [...]»²³.

LES AIRES sont des lieux de vie proposant services de restauration, hôtels, et même espaces culturels (dans les années quatre-vingt-dix, une volonté politique de culture mise à la portée de tous a abouti à la construction de musées sur certaines aires d'autoroute). Mais l'aire d'autoroute, au-delà de ces simples infrastructures et services, peut aussi capter ce qui, de manière plus abstraite, fait la densité d'une ville. « Sans la rue, dit-on, une ville est morte²⁴ » écrit Pierre Sansot: or la rue existe sur une aire d'autoroute, qui n'est pas une simple étendue de ciment. Dans le chapitre « La nuit du parking », Julio Cortázar et Carol Dunlop racontent les phares qui trouent la pénombre de leur Combi, le ballet des camping-cars et des camions, les « terribles rugissements et explosions diverses²⁵ ». La situation est plus proche de celle d'une nuit sur un grand boulevard que d'un camping sauvage dans une clairière déserte. Ils se sentent, la nuit, dans une « ville fantôme » dont les routiers leur auraient remis les clefs invisibles. « Les grands parkings qui ont station-service, boutiques diverses et presque toujours un restaurant, voient naître chaque soir une petite ville éphémère, changeante, qui n'existera qu'un seul soir et sera remplacée par une autre semblable mais différente le lendemain²⁶. »

Julio Cortázar développe cette idée dans ses *Entretiens* avec Omar Prego: « Et alors tu vois se créer une sorte de ville fantôme qui va durer de huit heures du soir à cinq heures du matin, heure à laquelle tout le monde repart. Et je parle de ville car chaque camion est une maison: il a ses lumières, sa cuisine, les gens vivent là, dorment là, il y a beaucoup de couples dans ces camions qui sont comme des maisons²⁷. » « La ville, poursuit Pierre Sansot, trouve son unité dans la rue ». C'est bien une rue, un boulevard, une place, un « sabbat de phares et de moteurs » que crée cette communauté de camionneurs soir après soir. Comme la place d'un village qui, les nuits d'été, résonne de pétarades de dizaines de mobylettes.

L'autoroute — cette bande de bitume sur laquelle nous flottons habituellement à grand vitesse et de façon abstraite — devient une entité animée, que l'on peut prendre en sympathie: « nous entrons en possession de ses chemins, ses sentiers et ses zones cachées, tout comme au lit on peut

23.  p.47
24. Sansot, *op.cit.*, p.482
25.  p.183
26.  p.178
27. Julio Cortázar, *Entretiens...*, p.189

posséder peu à peu un être aimé par des regards, des caresses, des mots murmurés qui sont autant de portes et de fenêtres derrière lesquelles il en est d'autres encore, plus douces et plus belles, et nul ne sait, au bout du compte, qui ouvre la porte, qui est à la fenêtre ou qui tient qui entre ses bras. » C'est un véritable « être vivant » fait de route, de bitume et de véhicules, qui « avance avec une cadence de houle » et dont « il arrive que l'un ou l'autre de ses membres rompe parfois le rythme, se détache du tronc et dans un mouvement latéral soigneusement calculé pour ne pas détruire l'équilibre de l'ensemble [...] se glisse jusqu'à un parking »²⁸. C'est une vision inhabituelle de l'autoroute, une construction mentale qui n'est possible qu'en faisant un pas de côté, qu'en se plaçant « à la lisière de la route ».



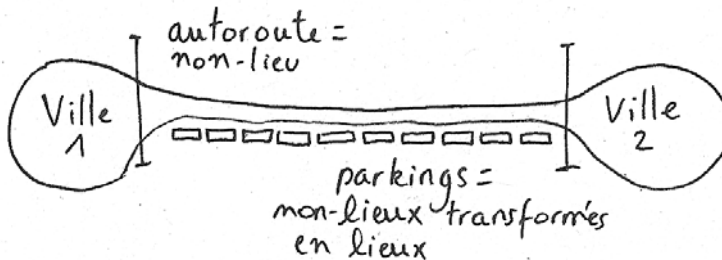
Cette image fait écho à un passage de *L'Amérique* de Jean Baudrillard, dans lequel il évoque les autoroutes traversant la ville de Los Angeles : « Contrairement à nos autoroutes européennes, qui constituent des axes directionnels, exceptionnels, et restent des lieux d'expulsion (Virilio), le système des freeways est un lieu d'intégration (on raconte même que des familles y circulent perpétuellement en mobile home sans jamais en sortir). »²⁹ Amérique ou Europe, « il ne s'agit pas de faire la sociologie ou la psychologie de l'automobile. Il s'agit de rouler pour en savoir plus long sur la société que toutes les disciplines réunies. » Bref, « faites dix mille miles à travers l'Amérique, et vous en saurez plus long sur ce pays que tous les instituts de sociologie ou de science politique réunis. »

Ω
 du grec ancien ναύτης,
 naútês (« marin »)
 + auto (de « voiture
 automobile » par
 ellipse), détournement
 de « cosmonaute »,
 passager d'un véhi-
 cule spatial



L'autoroute est un entre-deux, un lieu intermédiaire dont la vie, le rythme et le mouvement appartiennent à ceux de l'espace urbain : la pause express, les magasins, les rapports sociaux, les codes de conduite, etc. C'est un rouage, un organisme géant qui aspire et rejette l'individu comme le ferait une ville. Dans son article « Pour une introduction à l'autonautique³⁰ Ω », Matthieu Duperrex, membre du collectif Urbain, trop urbain et acteur du Périph'Strip (une série de marches artistiques sur le périphérique de Toulouse), explique que prendre le territoire hostile de l'autoroute (ou du périphérique) comme « cadre de [leurs] énoncés rituels et idiots » équivaut à « introduire un art du lieu ». S'arrêter, n'importe où, et dire « ceci est mon lieu », c'est devenir autonaute.

L'autonautique est cette « science de la villégiature contemplative des routes et autoroutes » formidablement théorisée dans *les Autonautes de la cosmoroute*. Elle a pour objet toutes ces routes symboles de la « modernité pétrolifère » et « prétend en épuiser la texture infinie et restituer toutes ses colorations, délaissant in fine les points de raccordement ou de jonction qui justifient pourtant que l'on construise semblables infrastructures. »

Pensons d'ailleurs cette infrastructure dans son ensemble, et pour cela attardons-nous sur la notion de non-lieu, axe de recherche essentiel dans l'anthropologie du quotidien de Marc Augé. L'autoroute, « ce mal nécessaire dont ne nous pouvions pas plus que les autres nous passer en ce siècle de vitesse obligatoire³¹ », comme l'écrit Carol Dunlop, semble faire partie de la catégorie des « non-lieux », dont la surmodernité est justement productrice³², ce qui en fait des « mesure de l'époque ». Les non-lieux sont aussi bien « ces installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes ou les grands centres commerciaux [...] »³³. Marc Augé oppose le non-lieu au lieu, dont la notion sociologique est associée « à celle de culture localisée dans le temps et l'espace. » La démarche de Julio Cortázar et Carol Dunlop consisterait donc à fragmenter ce non-lieu que forme l'ensemble de l'autoroute en une multitude de lieux. La lenteur contemplative, l'immobilité qu'ils imposent aux lieux permettent une forme d'appropriation.



« Les non-lieux réels de la surmodernité, ceux que nous empruntons quand nous roulons sur l'autoroute [...] ont ceci de particulier qu'ils se définissent aussi par les mots ou les textes qu'ils nous proposent : leur mode d'emploi en somme »

- 28.  p.90
- 29. Jean Baudrillard, *L'Amérique*, p.54
- 30. Mathieu Duperrex, *Pour une introduction à l'autonautique*. En ligne [www.urbain-trop-urbain.fr/pour-une-introduction-a-l'autonautique]
- 31.  p.23
- 32. Marc Augé, *Non-lieu, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, p.100
- 33. *Ibid.*, p.48



En 1972, les sociétés d'autoroute avaient commandé à Jean Widmer la réalisation d'un travail signalétique pour les autoroutes du Sud de la France, mettant en valeur le patrimoine architectural et naturel des régions traversées grâce à un système de pictogrammes dont la signification est affichée quelques centaines de mètres plus loin. Ces panneaux bruns et blancs que nous connaissons bien sont un exemple parfait d'énoncé informatif déguisant un non-lieu.

explique Marc Augé, qui liste ensuite les différentes valeurs que peuvent prendre ces énoncés : « prescriptive («prendre la file de droite»), prohibitive («défense de fumer») ou informative («vous entrez dans le Beaujolais») ³⁴ ». Cette caractéristique textuelle est essentielle pour comprendre ce lieu – ou ce non-lieu – qu'est l'autoroute. Les panneaux de tourisme autoroutier dispensent l'automobiliste d'arrêt : en lui indiquant le paysage il n'a plus besoin de regarder. Or, paradoxalement, une aire d'autoroute ressemble à n'importe quelle aire d'autoroute, même si le « ici » valorise les produits régionaux. C'est un non-lieu qui « emprunte son nom au terroir ³⁵ » : Julio Cortázar et Carol Dunlop, après avoir dépassé « un grand et merveilleux panneau : VOUS ÊTES EN PROVENCE », découvrent l'aire du Bois-des-lots (après l'aire de Pierrebénite, l'aire du Rossignol, etc). Les non-lieux décrits par Marc Augé sont comme « médiatisés par des mots ». « Passer un panneau évoque mille choses », poursuit Matthieu Duperrex, et « toute une psychogéographie commune découle de l'énonciation automobile et des toponymies de bord de route ».

Et si « l'espace [est] au lieu ce que devient le mot quand il est parlé ³⁶ », alors il faut décortiquer ces grandes « virgules de béton » ³⁷ que sont les aires, penser la route comme une phrase et le récit comme moyen de transformer l'espace en lieu (ou vice-versa). La route serait un « distributeur de prépositions » ; « à côté de », « entre », « au milieu de » et l'aire serait le « ici ». En découle une distinction entre le « voir » (un panneau indiquant « il y a tel château à votre droite ») et le « faire » (« tournez à droite »). Cette différence est aisément compréhensible si l'on compare ce que dicte un GPS (un « descripteur de parcours ») à une carte de l'Institut Géographique National. Ce qui nous intéresse fortement ici, c'est que le « récit de voyage compose avec la double nécessité de faire et de voir » explique Marc Augé en citant Michel De Certeau : « les histoires de marches et de gestes sont jalonnées par la citation des lieux qui en résultent ou les autorisent ³⁸ ». Ici réside certainement la complexité du carnet de voyage, qui oscille entre guide touristique, journal de bord et, bien souvent, fiction.

34. *Ibid.*, p.121

35. *Ibid.*, p.137

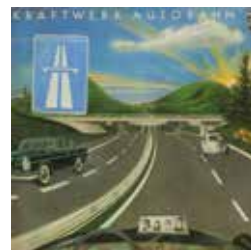
36. De Certeau, *op.cit.*, p.173

37.  p.30

38. De Certeau, *op.cit.*, p.177

L'intuition de reconnaître les lieux traversés par Julio Cortázar et Carol Dunlop à la lecture des *Non-Lieux* de Marc Augé semble être confirmée par un chapitre du *Cauchemar Pavillonnaire* de Jean-Luc Debry. Cet ouvrage de sociologie résulte d'une lecture tout à fait orientée des *Autonautes de la cosmoroute*. Pour Jean-Luc Debry, les non-lieux sont « l'aboutissement d'une organisation sociale » et l'aire d'autoroute est la « quintessence du non-lieu », « qui ne produit aucun lien social, juste une fonctionnalité efficace »³⁹, et s'oppose donc au lieu qui permet « d'être autre et de passer à l'autre ». Or Julio Cortázar et Carol Dunlop semblent forcer le non-lieu, détournent cette « absurdité qui ne peut être subvertie que sur le mode du non-sens, c'est-à-dire de façon radicale, en abusant des siestes et des apéritifs ».

À noter que les « ruses millénaires » de « l'invention du quotidien » et des « arts de faire »⁴⁰ peuvent se frayer un chemin dans le non-lieu. Pour Jean-Luc Debry, « les autoroutes ne créent ni culte ni rituel et ne nourrissent aucune légende, aucune imagerie », contrairement aux chemins de fer. C'est faire abstraction du fantasme de l'autoroute, largement exploité dans les arts et chanté notamment par le groupe de musique électronique allemand Kraftwerk, moins de dix ans plus tôt (1974) sur le morceau *Autobahn* : « Wir fahr'n fahr'n fahr'n auf der Autobahn » [nous roulons sur l'autoroute]. Ce morceau a même été décrit comme motorik (« l'activité du moteur », en allemand), mot appliqué aux groupes de krautrock tels que Neu! et Can qui jouaient une musique à la rythmique répétitive et hypnotique, rappelant la conduite sur l'autoroute.



Mais les autonautes de la cosmoroute racontent-ils vraiment un voyage dans des non-lieux ou à travers un espace ? Marc Augé oppose lieu à espace, ce dernier semblant davantage s'appliquer à leur voyage singulier : « le terme espace en lui-même est plus abstrait que celui de lieu [...] car il s'applique indifféremment à une étendue, à une distance entre deux points [...] ou à une grandeur temporelle⁴¹ ». De plus, « le voyage [...] construit un rapport fictif entre regard et paysage. Et, si l'on appelle espace la pratique des lieux qui définit spécifiquement le voyage, il faut encore qu'il y ait des espaces où l'individu s'éprouve comme spectateur sans

39. Jean-Luc Debry, *Le Cauchemar pavillonnaire*, p.11

40. De Certeau, *op.cit.*, cité par Marc Augé, *Non-lieux*, p.101

41. Marc Augé, *op.cit.*, p.105

que la nature du spectacle lui importe vraiment. Comme si la position du spectateur constituait l'essentiel du spectacle, comme si, en définitive, le spectateur en position de spectateur était à lui-même son propre spectacle⁴²» Une photographie, légendée comme suit: «pour détromper l'ennemi, Julio fait semblant d'écrire à toute machine, ce qui suscite toujours un certain respect⁴³», en est un exemple frappant. Outre la mise en abyme parfaite (l'image pouvant se lire en sens inverse) de l'écrivain écrivant sur son activité d'écriture, on retrouve cette notion de spectacle, de scène fictive, de «divertissement offert au public» (Wikipedia, article Spectacle). Un autre exemple est à retrouver quelques pages plus haut, dans le dialogue fictif entre des agents secrets et leur patron, qui observent Julio Cortázar et Carol Dunlop (ou plutôt cet homme et cette femme, «les deux fous de l'autoroute):

— *Ils sont encore sur l'autoroute, ou pas ?*
— *Oui, patron.*
— *Qu'est-ce qu'ils y foutent, nom de dieu ?*
— *Exactement ce qu'ils ont dit qu'ils feraient.*
*Ils écrivent un livre.*⁴⁴

42. *Ibid.*, p.110

43.  p.151

44.  p.145



Carol, la Mata Hari de l'autoroute, décide de faire face à l'ennemi en prétextant une photo. Succès complet bien que précaire.

150

Où l'on assiste à la fin du cauchemar.

Pour revenir à l'itinéraire prévu, nous devons en quittant l'hôtel rester jusqu'au lendemain sur le premier parking de la journée. Ce n'est pas si mal, vu qu'il est bien implanté dans le vert sur la carte des parkings. (On se sera aperçu que notre optimisme contrarie assez souvent les bons effets du pragmatisme.) Nous partons donc de l'Aire de Mâcon-Saint-Albain vers dix heures trente, après une longue nuit et un bon petit déjeuner, et arrivons vers onze heures moins le quart à l'Aire de Senneccé, Senneccé-le-sinistre où il n'y a pas un arbre, pas un arbuste, pas même une table sous laquelle se mettre à l'ombre. Au fond du pré, quelques sentiers abrupts semblent monter jusqu'à un bois. J'ai pour mission de les explorer pendant que Julio s'occupe du soufflet et du réfrigérateur, car il s'agit de s'installer comme nous le pouvons jusqu'au lendemain matin, et dans une heure ou deux la température sera d'au moins 50 degrés à l'intérieur de Fafner. La montée est plus difficile que prévu, et les sentiers précaires. J'explore de mon mieux les bois, pleins de ronces et de pièges et de feuilles qui irritent la peau au passage, de sorte que je redescends avec l'air d'y avoir contracté la rougeole. Entre-temps, Julio se sera inquiété de mon absence et sera parti à ma recherche, mais de l'autre côté.

Toujours est-il qu'au moment où je retourne vers la voiture, horreur et damnation, que vois-je? Le même camion que la veille, qui vient de nouveau se ranger juste derrière Fafner. Suivi d'un autre camion, les deux peuplés des mêmes

ouvriers, contremaîtres, ingénieurs, etc., que la veille. Et qui commencent déjà à nous regarder d'un drôle d'air qui n'a rien de drôle vu les circonstances. Cette fois-ci, la concertation est plus brève : nous filons. S'ils voient que tout comme la veille nous restons là tout au long de leur journée de travail, nous sommes cuits. D'autant plus qu'il est plus qu'évident que notre séjour n'est pas dû à la beauté des parkings. Et puisque nous nous trouvons, du fait d'avoir sauté un parking, en avance de toute une journée sur l'horaire prévu, nous décidons qu'il serait ridicule d'attendre que le temps nous rattrape. Nous avançons donc tout d'une journée, certains d'être ainsi hors d'atteinte des fourmis orange qui – nous les avons vues travailler la veille, et ce qu'ils font semble demander toute une journée par parking – ne passeront au parking suivant que demain, alors que nous l'aurons déjà quitté. C'est du moins ce que nous nous disions.

Mais il nous arrive de nous tromper, et même assez souvent.

A 11 h 10, donc, nous arrivons à l'Aire de Crêches, autre horreur dans cette région où les horreurs abondent, mais nous découvrons une table à l'ombre et nous installons aussitôt pour la journée. Ce n'est pas l'idéal, mais nous sommes à l'abri, même si les hélicoptères et les avions que nous avons remarqués ces derniers jours continuent de nous survoler à basse altitude. Sentant que nous l'avons échappé belle, nous sortons la bouteille de whisky pour fêter. Mais, comme on dirait sans doute dans un bon roman policier, la première gorgée nous reste en travers de la gorge. Voilà que le même camion arrive, pour se garer direc-

tement derrière Fafner. L'heure est grave, et il n'y a plus moyen de se faire d'illusions. Il faut décider, et rapidement, d'une ligne de conduite qui nous sortira du merdier. Au point où nous en sommes, et maintenant qu'ils jouent cartes sur table, c'est Eux ou Nous.

Dans certaines circonstances, la seule défense possible est de passer à l'attaque. Il arrive de même que la seule façon de cacher la vérité (car nous ne pouvons évidemment pas leur dire que pour écrire ce Paris-Marseille nous vivons sur l'autoroute depuis le 23 mai; ils nous croiraient fous, louches, ou pire, et en plus c'est illégal) consiste à faire vite quelque chose, car ils nous regardent de plus en plus ouvertement, par groupes de deux ou trois, et ces regards sont suivis de conversations à voix basse entre eux. La seule chose possible est d'étaler la vérité de telle façon qu'on

Pour détromper l'ennemi, Julio fait semblant d'écrire à toute machine, ce qui suscite toujours un certain respect.



QUAND PIERRE SANSOT se penche sur le concept de la lisibilité d'une ville, il vante le contre-temps, le « à contre-sens » : « on engage la perception ou la lecture selon un ordre qui n'est pas habituel – et le visage, le livre deviennent méconnaissables, nous révèlent non point exactement le désordre mais un ordre inconnu, interdit, un peu absurde⁴⁵. » En modifiant les fonctions des installations et des équipements propres à l'aire d'autoroute, Julio Cortázar et Carol Dunlop les rendent dérisoires et les prennent comme matériau pour écrire. Prenons comme exemple un de leurs récits de nuit passée sur une aire d'autoroute, peut-être le moment le plus propice pour s'éloigner de ce qui est habituellement permis à l'utilisateur de l'autoroute. Naît en effet la question de l'intimité, du dedans et du dehors, ainsi que la possibilité d'observer à loisir les « trafics furtifs » entre camionneurs et leurs rencontres éphémères.

Si l'on oublie le « fonctionnel » et le « mécanique », les « touristes et les représentants de commerce les yeux rivés sur l'autoroute, un goût de sandwich mal mâché dans la bouche »⁴⁶, on entre dans une autre dimension que Julio Cortázar et Carol Dunlop jugent entièrement imprégnée de sensualité. Et si narration sociale ne signifie pas forcément critique sociale, il est néanmoins intéressant de s'interroger avec Pierre Sansot sur le pouvoir qu'offre la description imaginaire (sur laquelle il base sa *Poétique de la ville*) : ne pourrait-elle pas, écrit-il, se transformer en « critique sociale » ? Quels rapports existeraient-il donc entre « une poétique de la ville et une critique urbaine et une utopie et la pensée urbanistique ?⁴⁷ »

Des pistes de réponse sont à chercher du côté des situationnistes. Pascal Billon-Grand énumère dans son article « La ville situationniste » leurs projets d'embellissements de la ville de Paris ; « ils envisagent d'ouvrir les toits à la promenade par la création d'échelles et de passerelles, d'ouvrir le métro la nuit à la déambulation souterraine, de laisser les squares ouverts à toutes heures » ou encore « de fausser arbitrairement les indications de départs dans les gares afin de favoriser la dérive »⁴⁸. Élire les aires d'autoroute comme lieux de vacances et segmenter l'autoroute en une quarantaine de tronçons (ce qui est absurde, si l'on considère le but premier

45. Sansot, *op.cit.*, p.128

46.  p.178

47. Sansot, *op.cit.*, p.197

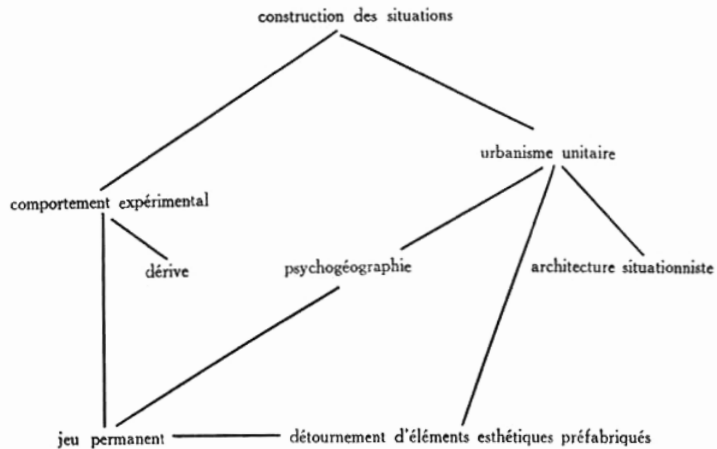
48. Pascal Billon-Grand, « La ville situationniste ». In : *Urbanisme et identités, Itinéraires et écritures dans la cité : l'invention des villes palimpsestes dans l'imaginaire médiéval et contemporain*, p.38



« *Dérive : mode de comportement expérimental lié aux conditions de la société urbaine : technique du passage hâtif à travers des ambiances variées. Se dit aussi, plus particulièrement, pour désigner la durée d'un exercice continu de cette expérience.* »
IS, n. 1

Le schéma ci-contre est issu du tract « *Nouveau théâtre d'opérations dans la culture* », émis en 1958 par la section française de l'Internationale Situationniste.

d'un grand axe routier) est une proposition pas si éloignée. Le protocole situationniste « favorise la dérive et la déambulation sans contrainte », même si pour stimuler le désir de chacun, il est utile de fixer quelques règles du jeu.



Une phrase-manifeste des *Autonautes de la cosmoroute* semble explicitement faire référence au fameux slogan situationniste « L'imagination prend le pouvoir » : « Ne sommes-nous pas en train de donner à cette France d'aujourd'hui un bon exemple de ce que peut l'imagination, prendre réellement le pouvoir si elle oublie les routines⁴⁹ » ? Comme une tentative d'inventer des aventures et de « multiplier les situations construites⁵⁰ », non plus à l'échelle d'une ville, mais à l'échelle de l'autoroute Paris–Marseille, soit de la France.

Toutes ces propositions ne visent qu'une seule et même chose : il faut re-passionner l'espace urbain et avec lui l'existence quotidienne toute entière. Le voyage de Julio Cortázar et Carol Dunlop est plein de cette passion, peut-être parce que la passion amoureuse qui les lie est également le moteur de ce voyage. Mais à quel espace urbain véritable (et, à l'époque, très récent) sont-ils confrontés ? L'homogénéité des aires résulte de l'urbanisme tel que le comprend Guy Debord dans la thèse 169 de *La Société du spectacle* : « cette prise de possession de l'environnement naturel et humain par le capitalisme⁵¹ », ou, comme l'écrit Pascal Billon-Grand,

49.  p.234

50. Billon-Grand, *op.cit.*, p.37


51. Guy Debord, *La société du spectacle*, p.164

« aménagement du territoire par le capitalisme comme propagande, comme décor et comme aliénation⁵² ». Une double-page des *Autonautes de la cosmoroute* montre trois photographies de marchandises que l'on peut trouver dans la super-station-service de l'aire de la Forêt, dont des statues de Bouddha avec pour légende: « Où l'on s'aperçoit que la société de consommation ne perd pas son temps sur l'auto-route. » ainsi qu'un nounours géant: « Vous accrochez ça dans votre voiture et il ne vous reste plus qu'à être heureux. »⁵³

Revenons à la dérive telle que définie par les situationnistes. Dès 1959, dans le neuvième numéro des *Lèvres nues* puis deux ans plus tard dans l'*Internationale situationniste* numéro deux, Guy Debord écrivait: « Le concept de dérive est indissolublement lié à la reconnaissance d'effets de nature psychogéographique, et à l'affirmation d'un comportement ludique-constructif [...]. Une ou plusieurs personnes se livrant à la dérive renoncent [...] aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles se connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres, pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent⁵⁴. » Merlin Coverley résume ainsi les traits dominants des idées psychogéographiques: « l'errance urbaine, la réinvention de la ville par l'imagination, le sens surnaturel d'un esprit des lieux, les soudaines perspicacités et les juxtapositions créées par une dérive sans but, les nouvelles manières de faire l'expérience de décors familiers⁵⁵ ».

Jean-Michel Mension explique dans *La Tribu* comment ont commencé les dérives, avant que ne se mette en place la réflexion théorique, c'est-à-dire comme des marches irrationnelles, au but abstrait bien qu'énoncé: « Les premières vraies dérives ne se distinguaient pas du tout de ce qu'on faisait en temps normal. On faisait quelques marches parfois, il y en avait une entre autres qui était traditionnelle: du quartier au quartier chinois, rue de Chalon, c'est-à-dire derrière la gare de Lyon. On bouffait là parce que ça n'était pas cher ou on s'arrêtait quelque fois en route du côté de Saint-Paul pour acheter des anchois salés, ce qui nous donnait énormément soif, et puis on revenait comme on pouvait⁵⁶. » La grève des chemins de fer, pendant l'été 1953, a été un moment-clef

52. Billon-Grand, *op.cit.*, p.31

53.  pp. 122-123

54. Guy Debord, « Théorie de la dérive », *Internationale situationniste*, n.2

55. Merlin Coverley, *Psycho-géographie ! : Poétique de l'exploration urbaine*, p.27

56. Jean-Michel Mension, *La Tribu*, p.108

Où l'on s'aperçoit que la société de consommation ne perd pas son temps sur l'autoroute.



Vous accrochez ça dans votre voiture et il ne vous reste plus qu'à être heureux.

Que pouvez-vous demander de plus au monde moderne?



pour la construction des dérives, car le stop était devenu une façon normale de se déplacer dans Paris : « C'était simple : on faisait du stop, au bout de cinq voitures on s'arrêtait, Guy [Debord] achetait dans un bistrot des bouteilles de vin qu'on buvait, et on repartait ; on faisait ça jusqu'au moment où on était complètement soûls. Ça n'était pas vraiment très très poétique⁵⁷. » On retrouve là une caractéristique essentielle de l'esprit situationniste qui est celle du jeu, permettant un ancrage total dans le présent, un « usage passionné du temps, des choses et de l'espace »⁵⁸ et, de façon plus globale, une philosophie de la dépense. « Le monde créé selon les besoins de l'homo ludens est [...] une potentialité infinie qui s'offre à ses habitants sous la forme d'un terrain de jeu collectif. » D'ailleurs, Carol Dunlop écrit : « nous nous sommes dit qu'à défaut d'être agréable, l'expérience serait peut-être drôle. »⁵⁹ Ce voyage, qui semble effacer les hiérarchies et les priorités, méritait une liberté de ton et de forme.

Cette expérience de la cosmoroute est une dérive plutôt qu'un trajet, car un trajet est une « succession des étapes motivée et qu'on ne peut inverser », écrit Pierre Sansot. Elle reste aussi un parcours car celui-ci, « pour être signifiant, doit effectuer la modification de celui qui l'a entrepris ». Elle se rapproche également de la marche, précédemment évoquée, qui a un « sens visible et invisible »⁶⁰. Et si « [...] en changeant de lieu on se change », il serait donc possible d'expliquer les rôles qu'inventent et qu'endossent avec malice Julio Cortázar et Carol Dunlop ; celui du couple d'amants épiés par la mère d'Eusèbe, personnage fictif, mais aussi des fanatiques d'OVNI (Cf. p.133) ou des pourchassés, à l'aire de Farges. Et, grâce à ce même « pas de côté » évoqué plus haut, ils s'observent eux-mêmes, en même temps que la famille du van voisin, les chenilles, les ouvriers, etc, ce qui entraîne parfois un basculement du *nous* au *ils* (« ce que voyant, les astronautes »). Les trajets, les directions, l'organisation de la pause de l'automobiliste : tout cela est dicté par des objets, des signalétiques, des aménagements. Or Julio Cortázar et Carol Dunlop exagèrent la réponse habituelle à cette exigence et arrivent à s'y soustraire tout à fait, pouvant donc observer à loisir ces mêmes signes et objets, ainsi que l'automobiliste type.

57. *Ibid.*, p.111

58. Billon-Grand, *op.cit.*, p.51

59.  p.121

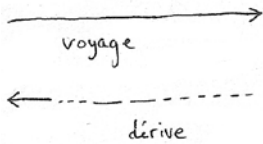
60. Sansot, *op.cit.*, p.70

De prime abord, l'aire d'autoroute semble être l'un des rares lieux urbains qui ne changent pas, mis à part quelques aménagements minimes. De plus, toutes les aires, du moins à l'échelle d'un pays, sont pensées dès leur construction dans une grande homogénéité de formes. Et la tendance à la régionalisation qui personnalise les aires ne trompe pas ; si dans telle boutique de telle région, l'automobiliste peut acheter tel fromage typique, encouragé par de larges panneaux publicitaires, il ne se trouve au fond que dans la même éternelle boutique remplie de toutes les marques de multinationales qui rassurent tant. Pourquoi avancer le terme de dérive, qui rappelons-le, est un « montage d'ambiances singulières », s'il n'y a pas de diversité dans les décors traversés ? Julio Cortázar et Carol Dunlop recherchent les variations d'ambiances, mêmes infimes et les relèvent, tels des scientifiques. Puis, en tant qu'écrivains et photographes, les exploitent et les transforment, voire même les cartographient (nous reviendrons sur cette notion multiforme de carte).

La dérive est un montage producteur d'accélération et de ruptures, or même si la cosmoroute qui nous intéresse semble particulièrement rectiligne, coupant la France du nord au sud, elle est pleine d'accidents géographiques, temporels et humains qui rythment le récit. À la manière de la promenade surréaliste, dont elle est en quelque sorte le prolongement, la dérive situationniste « met à profit tous les signes qu'elle rencontre » ? Julio Cortázar n'a d'ailleurs jamais caché avoir été influencé par les écrivains surréalistes dans sa jeunesse et se rappelle avec précision le jour où, flânant à Buenos Aires, il avait acheté *Opium, journal d'une désintoxication* de Jean Cocteau : « [...] dans ce livre, qui est un journal, Cocteau parle de tout. Il parle de Picasso, du surréalisme, du cubisme, de Raymond Roussel, de Buñuel, de cinéma, il fait même des croquis. C'est une sorte de merveilleuse fantasmagorie en deux cents pages de tout un monde que j'ignorais complètement⁶¹ ». Il s'éloigne du spontanéisme des surréalistes, de par l'ampleur du projet, dont les lignes, on l'a vu, ont été fixées bien avant leur départ.

Ce voyage sur l'autoroute Paris-Marseille est une dérive à l'envers ; un « mode de comportement expérimental lié aux conditions de la société urbaine » et, en somme, une

61. *Ibid.*, p.59



technique de passages lents dans des ambiances qui ne varient guère (et non plus une « technique de passage hâtif dans des ambiances variées »). Mais il suffit de lire une définition du mot « dérive », en oubliant pour un temps son emploi par les avant-gardes, pour s'assurer que ce voyage en est bien une : dériver équivaut à « détourner un cours d'eau », à « se laisser porter ». Par un cargo, par ses pas ou par un Combi, quelle différence ? Et puis il y a ce changement de vitesse de la société vécu par Julio Cortázar et Carol Dunlop (cette accélération n'ayant pas cessé, leur voyage présente les mêmes attraits aux yeux du lecteur), contre lequel on peut résister doucement, en ralentissant ou en la prenant à contre-courant.



Le livre, dont le graphisme a été confié au studio deValence, rassemble textes et photographies. Une édition de vinyles collector est éditée par le label Ed Banger. L'objet, dans sa matérialité et dans son coût, affirme la réussite du projet et ne laisse que peu de place au sentiment de dérive qu'a pu, du moins dans les premiers temps, ressentir Molécule.

Prenons un exemple récent, justement, celui de l'artiste français Molécule (Romain Delahaye de son vrai nom) qui, au début de l'année 2014, a passé trente-quatre jours sur un chalutier industriel, sans escale. Tout au long de ses quatre-mille huit-cent quatre-vingt-seize miles, il a tenu un carnet de bord musical. Il s'agissait de quitter son studio à Paris pour trouver une autre manière de travailler. Les premiers jours comme étourdi par le paysage de haute mer qui ne semblait jamais changer (impossible même de se raccrocher à une toponymie quelconque, la mer n'est qu'abstraction), il a ensuite traqué les variations, l'échelle des sons, les différentes gammes des tempêtes, le rythme du navire, etc. Ce voyage a abouti au projet *60°43' Nord*, un recueil de textes et de photographies accompagné d'un album et de web-documentaires. Une exposition a également été montée, présentant photographies et projection. Sa démarche renvoie, comme un lointain écho, aux autonautes de la cosmoroute et pourrait se résumer ainsi : fixer un itinéraire, et procéder à tous les enregistrements possibles (textuel, visuel, sonore). On voit la portée politique de la démarche : la dérive est une lutte contre une rationalisation des trajets (Cf. le « geste cheminatoire » de De Certeau) mais aussi une manière d'inventer une allure.

L'autoroute semble avoir toujours intéressé Julio Cortázar ; dans son roman *Livre de Manuel* (1973), le personnage Lonstein écrit un poème plein de cynisme, une « ode aux dieux du siècle » dont les sanctuaires sont les « aires au bord

de la route ». Les « traveller's cheque are welcome » dans les stations-service qui sont des temples à l' « odeur de feu ». Dans la nouvelle *L'Autoroute du Sud* (1966), Julio Cortázar écrit: « On était bien obligé de s'abandonner au flot, de s'adapter mécaniquement à la vitesse des voitures qui vous entouraient, de ne pas penser. » puis, en guise de conclusion: « [...] et l'on roulait à 80 à l'heure vers les lumières qui se rapprochaient peu à peu, sans que l'on sache bien pourquoi tant de hâte, pourquoi cette course dans la nuit entre autos qui ne se connaissent pas, où personne ne savait rien des autres, où tout le monde regardait fixement de l'avant, exclusivement de l'avant. »⁶²

En une seule phrase, il dessine le concept entier de l'autoroute, ces courses hypnotiques et individuelles qui se frôlent. Et, justement, la trame de cette nouvelle est une sociabilité forcée dans un gigantesque embouteillage sur un grand axe routier, « où nous voilà seuls à plusieurs dans l'espace clos et privé de nos véhicules... »⁶³. Pascal Billon-Grand s'interroge sur les effets de la dispersion sociale comme « deuxième grand axe de l'urbanisme », le premier étant « l'homogénéisation et la banalisation consécutive du territoire »: « [...] l'environnement urbain et les conditions de vie actuelles entraînent ainsi un isolement croissant des individus. » À noter que *L'Autoroute du Sud* a inspiré plusieurs films, dont *Week-end* de Godard (1967) et *Le Grand embouteillage* de Comencin (1979).



62. Julio Cortázar, *L'Autoroute du Sud*, p.59

HABITER AUTREMENT le temps et l'espace témoigne d'une volonté farouche de ne pas se contenter de la vie quotidienne. Julio Cortázar, le 24 mai, se dit « considérablement déprimé par la version espagnole d'un livre de Werner Herzog⁶⁴ » : s'agit-il du récit de voyage *Sur le chemin des glaces* ? En novembre 1974, Werner Herzog apprend que son amie Lotte Eisner est très malade. Il entame un long périple le menant de Munich à Paris : « Je me mis en route pour Paris par le plus court chemin, avec la certitude qu'elle vivrait si j'allais à elle à pied. Et puis, j'avais envie de me retrouver seul. » En marchant, il observe : la neige, les arbres, les villages déserts. Sa temporalité est celle de la marche à pied, des longues distances, du silence. C'est un autre bel exemple de voyage atemporel, réellement difficile à dater. Julio Cortázar songeait-il à la maladie de Carol, qui allait mourir quelques mois seulement après le voyage ? Cet espace-temps vécu ensemble sur la route est doublement précieux, puisqu'il leur a permis de s'extraire du quotidien et de « [...] laisser couler ce temps hors des horloges qui nous donne une si grande paix⁶⁵ ». Sous-titrer ce voyage comme étant *atemporel* (non soumis aux effets du temps), c'est le faire flotter dans une certaine abstraction et en atténuer la conclusion.

La critique de la vie quotidienne (que l'on a ramenée ensuite à la critique de la société de consommation) naît avec les situationnistes, qui, on l'a vu, ont cherché à faire émerger une autre temporalité, différenciée de la temporalité globale (celle de la production de capital, de la transmission des savoirs, etc). Il serait pertinent de s'interroger sur l'usage des écarts, pour reprendre un terme de Jacques Rancière⁶⁶. S'émanciper, c'est dégager du temps libre en créant une faille dans le temps global, c'est-à-dire en arrachant des moments à la contrainte du temps dominant. Sur le ton de l'anecdote, Julio Cortázar glisse dans *Les Autonautes de la cosmo-route* un fragment du choc des temporalités : la mère fictive qui aperçoit le couple sur plusieurs aires essaye d'expliquer cette éternelle apparition en termes de paresse, de manque d'échéances, le temps vécu par ce couple ne semblant en synchronie avec aucun autre temps. A fortiori pour quelqu'un qui commence ses lettres par « ici, c'est la routine que tu connais » ou « ici, le temps passe lentement, il n'y a pas grand-chose à la télévision. »

63. Billon-Grand, *op.cit.*, p.25

64.  p.46

65.  p.121

66. Cf. la conférence « S'interroger sur la pensée du présent » de Jacques Rancière à l'Institut français d'Athènes le 30 janvier 2014.



Les lectures de voyage de Julio Cortázar sont significatives. Nous savons notamment qu'il a emporté avec lui le *Journal* du poète nord-américain Paul Blackburn, qui rassemble les poèmes écrits au cours des dernières années avant sa mort. Mais tous ses poèmes antérieurs sont aussi un « journal », précise Julio Cortázar, « car ce qui donne à la poésie de Paul sa voix la plus profonde c'est que, délibérément, il ne fait pas de différences entre les thèmes communément appelés poétiques ou prosaïques », et sa poésie « est à la fois une connaissance et une transfiguration immédiate de l'expérience quotidienne : chats et mouettes, femmes et persiennes [...], innombrables voyages en voiture, routes, [...], chambres d'hôtel et de motel, amours et distances, villes et pigeons »⁶⁷.


Dans *Histoires d'espaces* de Claude Eveno, je lis qu'il est bon de « se poser la question de l'écriture pour avancer dans celle de l'espace !⁶⁸ ». Quand lui observe un paysage, c'est pour regarder la façon dont les hommes décident « de se poser au sol⁶⁹ » Avec une écriture contemplative, Claude Eveno déroule une errance mentale à travers « les géométries du souvenir laissées après soi sur le sol de l'existence, sur un morceau de terre, devant la mer ou une page blanche » et cette vision du paysage et du récit me semble proche de celle des deux astronautes de la cosmoroute : « Parfois une maison vous touche à la vitesse d'une conscience fugace. Quelques centimètres carrés dans le tableau panoramique du défilement autoroutier. Un petit volume dont on ne peut apercevoir la complexité probable, mais qui appelle soudain, malgré l'attention flottante, une curiosité immédiate, et bientôt, alors que la silhouette lointaine a disparu, une intense rêverie, légère et nostalgique à la fois [...] »⁷⁰.

Quelques pages plus loin, Claude Eveno évoque la vie qui s'accélère, l'existence qui exige « des voies de passage rapide à l'infini » (que l'on peut intérioriser comme autant de cosmoroutes), « des alcôves qui ne sont que stations dans les couloirs de la circulation généralisée des hommes et des marchandises, tout le contraire des maisons et des villes où l'on savait passer dans la lenteur et s'y arrêter un temps sans l'arraisonnement de la pensée par la proximité d'un départ, par l'ordre de partir, de circuler, de stationner un moment dans une salle obscure, dans la galerie d'un musée ou d'un centre commercial [...] »⁷¹, voire sur une aire d'autoroute... et puis de repartir. Il faut continuer de penser le territoire comme « un espace d'apparition ». Garer son Combi sur les aires d'autoroutes, c'est finalement créer cette « espace qui accueille, et qui naît de cet accueil de choses et de mouvements vers elles, d'images où l'on circule en bricolant des connections sentimentales qui finissent par faire du séjour un collage de traces et de matières [...] »⁷². C'est aussi faire de la dérive une « nouvelle condition humaine, forte d'une volonté de changement dans un monde changeant, plus forte et plus rapide que ce monde parce que plus vive et plus imprévisible⁷³ ».

Julio Cortázar et Carol Dunlop ne partent pas sur les routes du Flower Power, ne sont pas des « héros » de l'auto-route et leur voyage ne saurait être réduit à une « aventure incroyable » et à « l'histoire entre un écrivain célèbre et sa jeune femme », comme voudrait nous le faire croire le projet de film documentaire du canadien Tobin Dalrymple *Julio & Carol*⁷⁴. Ils trouvent simplement une manière de s'isoler, de déplacer leur centre, leur quotidien, leur entourage familial, etc. Reprenant l'analyse de l'expérience de Walter Benjamin, Giorgio Agamben, philosophe italien, l'applique à la vie moderne : « Nous savons [...], aujourd'hui, que pour détruire l'expérience point n'est besoin d'une catastrophe : la vie quotidienne, dans une grande ville, suffit parfaitement en temps de paix à garantir ce résultat. Dans une journée d'homme contemporain, il n'est presque plus rien en effet qui puisse se traduire en expérience : la lecture du journal [...], ni le temps passé dans les embouteillages au volant d'une voiture [...], ni la visite au supermarché [...]. L'homme moderne rentre chez lui le soir épuisé par un fatras d'événements — divertissants ou ennuyeux, insolites ou ordinaires, agréables ou atroces — sans qu'aucun d'eux se soit mué en expérience. » L'expérience de la ville, l'art, la littérature, etc. permettrait donc de « requalifier l'expérience⁷⁵ », en élaborant des microsituations expérimentales.

En continuant d'explorer ces frontières incertaines entre vie quotidienne, utopies, espaces et tactiques de la disparition, on approche de la TAZ (Zone Autonome Temporaire), notion volontairement floue à laquelle Hakim Bey a consacré son livre *TAZ, Temporary Autonomous Zone*. La TAZ est une « suggestion, presque une fantaisie poétique⁷⁶ », une forme d'insurrection sans engagement direct contre l'État mais attaquant les idées liées aux structures de contrôle. La zone (à entendre au sens le plus large qui soit) est dissoute dès qu'elle est nommée, car sa plus grande force réside dans son invisibilité. C'est un espace dans lequel la créativité se passe de médiation. La TAZ croit en une intensification du quotidien et à la pénétration du merveilleux, selon l'idée chère aux surréalistes. Elle peut également représenter le refus de la société du spectacle, la revendication d'un « droit à la fête » et d'une économie de l'excès. En somme, il s'agit de libérer une zone de terrain, de temps et d'imagination.

Il se trouve que Paul Blackburn, qui était son ami et pour qui « les voyages devraient être des poèmes », lui a fait découvrir les possibilités et les joies du voyage en fourgon.

67.  p.259
 68. Claire Eveno, *Histoires d'espaces*, p.29
 69. *Ibid.*, p.26
 70. *Ibid.*, p.31
 71. *Ibid.*, p.35
 72. *Ibid.*, p.32
 73. *Ibid.*, p.37
 74. Ce documentaire, non distribué à ce jour, a bénéficié d'une campagne de financement participatif en 2014 et présente *Les Autonautes de la cosmoroute* comme le récit d'une histoire d'amour « magique » et « tragique ».
 75. Thierry Davila, *Marcher, créer...*, p.179
 76. Hakim Bey, *TAZ, Temporary Autonomous Zone*, p.10

Le « P » de la couverture annonce l'aire de repos : avant même d'ouvrir le livre, il paraît donc évident que le récit de voyage ne sera pas celui d'un *road trip* effréné, mais qu'il véhicule plutôt une certaine idée du voyage immobile. Un voyage qui semble sans danger, encadré comme par une borne d'entrée et de sortie (les péages) et des aides logistiques (à intervalles réguliers, des amis du couple viennent les ravitailler). À ce sujet, il est passionnant d'étudier ce que l'on peut nommer les « voyages de chambre », dont internet a évidemment fait exploser les possibilités. Olivier Hodasava est le créateur du blog « Dreamlands Virtual Tour »⁷⁷, où il raconte son tour du monde en postant des textes et des captures d'écran de Google Street View, cette carte dynamique devenue omniprésente et qui, sans cesse complétée par les photographies prises par les Google Cars, permet de découvrir les rues de la planète. Sur son profil, il décrit ainsi sa pratique (touristique, artistique, sociologique ?) :

Aux monuments, aux musées, aux chics avenues des centre-villes, je préfère les espaces de peu, de rien : les ronds-points, les zones industrielles, les zones commerciales, les chantiers, les friches, les terrains plus ou moins vagues, les quartiers populaires. Je n'ai pas pris l'avion depuis quinze ans mais j'aime l'idée du voyage – j'aime particulièrement l'idée du voyage immobile, immatériel, fictif. J'aime être là où je ne suis pas même si ma présence n'est que virtuelle. J'aime être un voyageur de chambre comme il est des toreros de salon — des types un peu ridicules, certes, mais toujours concernés et follement enthousiastes. Chaque sortie dans Google Earth, quoi qu'on puisse en penser, est pour moi une véritable aventure.

Il m'est fréquemment arrivé de faire une petite marche à travers Google Street, pour être sûre de ne pas rater un embranchement ou un numéro de maison lorsqu'il me faut m'y rendre « pour de vrai ». En prolongeant l'expérience, en allant « visiter » des rues, au hasard, d'une ville inconnue, la sensation de glisser librement d'un point à l'autre devient grisante. Même si tout « cyber-arpenteur » est confronté à au moins autant de contraintes que s'il partait se promener

78. En ligne
[www.dreamlands-virtual-tour.blogspot.fr]

sur une vraie route (zones blanches/barrières, vitesse de connexion/vitesse de marche, etc). Ces promenades virtuelles peuvent sembler anecdotiques mais force est de constater qu'elles instaurent un nouveau rapport texte-image. Olivier Hodasava a publié en 2014 un roman intitulé *Éclats d'Amérique, chronique d'un voyage virtuel*: le carnet de voyage numérique retourne à l'état de papier. À partir des captures d'écran réalisées depuis son ordinateur, il invente des récits. Étant narrateur et personnage, il peut, par le biais de la littérature, se projeter dans les lieux. Le temps et l'espace semblent distendus et une ambiguïté flotte autour du genre littéraire et du statut des images, d'autant plus qu'Olivier Hodasava peut, dans une certaine mesure, choisir son cadrage comme un photographe.

Revenons à notre cosmoroute, une autoroute certes parallèle, mais réelle. Julio Cortázar et Carol Dunlop, on l'a vu, ont lancé un défi à la rectitude du parcours autoroutier. Quelques décennies auparavant, les situationnistes avaient, à travers la dérive, contesté la ville fonctionnaliste en refusant la rectitude des parcours urbains. Une ligne droite, pourquoi faire, quand tant de choses sont à découvrir dans les ruelles adjacentes ? Peut-être que ce voyage sur l'autoroute Paris–Marseille illustre plus simplement la possibilité de choisir son propre rythme, non écrasé par l'effet de décor environnant. Dans les premières pages du livre (une présentation des « protagonistes de l'expédition », rédigée postérieurement), Julio Cortázar et Carol Dunlop expliquent, non sans dérision, avoir fini par « s'identifier aux bois, prairies et animaux du monde le plus secret de l'autoroute. C'était notre côté conte de fées, écologie opiniâtre, notre bonheur en plein fracas technologique que nous abolissions en nous aimant⁷⁸. » Toute histoire d'amour (ici pleinement assumée comme thématique à part entière du voyage) draine inévitablement une temporalité propre : être deux contre tous.

Et puis il y a la temporalité du touriste, figure traversant tout le récit ; souvent décrite, parfois revendiquée ou moquée... Sans oublier la notion d'exotisme, à laquelle ont nécessairement été confrontés Julio Cortázar et Carol Dunlop qui se glissent avec bonheur dans la peau de hardis expéditionnaires, prêts à aborder de nouveaux mondes. Dans

L'Imaginaire touristique, Rachid Amirou évoque les rôles que l'on se donne en quittant son chez-soi : on joue « à être autre⁷⁹ ». Tout déplacement devient une « transgression symbolique⁸⁰ » et le tourisme possède une dimension anthropologique intéressante, permettant d'étudier la relation à soi, aux autres et à l'espace. Pour certains, « le tourisme est presque une pratique honteuse s'il ne se pare d'alibis « culturels » ou « humanitaires » ». Pour d'autres, consciemment ou non, il est important de donner au voyage « une dimension d'exemplarité », d'où la tenue d'un journal et de carnets de voyage qui prennent là une fonction autojustificatrice. À noter que « la littérature peut exotiser un lieu car elle crée univers esthétique auto-suffisant et autonome⁸¹ ». Plus loin, il évoque l'autoroute comme un « espace initiatique », symbole d'une « forme d'errance romantique, « autoroutière » et stylisée », où la « déperdition de soi et de ses repères » permettrait d'atteindre « une unité originelle entre soi, l'espace et les autres. »⁸² Or Julio Cortázar et Carol Dunlop semblent canaliser cette errance, neutraliser tout romantisme trop évident grâce à l'humour et le détournement.



Qu'en est-il du « processus de « mise en image » touristique [qui] transforme l'espace en parties propices à l'exotisme ou en parties « neutres », sans attrait pour les vacanciers ? » Ce phénomène est lié aux « représentations que l'on se fait de certains pays et de certains espaces »⁸³ : prendre des images de notre voyage rassure puisqu'elles rendent réel notre imaginaire, et nous évite une confrontation directe avec la réalité. Les autonaves de la cosmoroute semblent impliqués dans un processus inverse, consistant à traquer les « génies » des lieux banals, à attribuer des « vertus régénératrices » à des environnements quelconques. La photographie est notamment un moyen de rendre « opaque et mystérieux » le quotidien, le familier. On retrouve en filigrane la logique des dadaïstes parisiens, qui avaient décidé d'entreprendre « une série de visites à des endroits choisis, en particulier à ceux qui n'ont vraiment pas de raison d'exister ». Un premier prospectus pour les « Excursions et visites Dada », rédigé en 1921 (probablement par Tristan Tzara), proposait une excursion à l'église Saint-Julien-le-Pauvre.

79. Rachid Amirou, *L'Imaginaire touristique*, p.53

80. *Ibid.*, p.53

81. *Ibid.*, p.115

82. *Ibid.*, p.132

83. *Ibid.*, p.81

Rachid Amirou compare l'«éthique» du pèlerinage à l'«esprit» (ou l'imaginaire) du voyage, et écrit que le tourisme est au citadin ce que le bricolage est à l'ouvrier, c'est-à-dire un loisir, une « consommation de temps⁸⁴ ». Mais Julio Cortázar et Carol Dunlop ne veulent pas démontrer leur inactivité, ou alors ils le font en s'inscrivant dans la lignée du flâneur — autre figure de marcheur — dont le moindre mouvement est une « menace potentielle pour le tissu urbain, [...] une déchirure en acte⁸⁵ ». Ici, pas de fonction de sociabilisation (une des fonctions du tourisme, qui, « comme antidote à la solitude, motive bien des comportements de voyage »⁸⁶, selon Rachid Amirou) mais plutôt éloge du secret du déplacement : « Ainsi le flâneur, discret et léger, qui apparaît brièvement dans la vie de la mégalopole pour y déposer une fable, un protocole (...) ne dévoile-t-il pas les ressorts de sa démarche pour préserver, le temps de quelques pas accomplis, sa discrétion et son inapparence, sa fluidité et son mystère, son efficacité et sa gratuité, sa soudaineté et son illisibilité⁸⁷. » La flânerie, la marche n'étant pas une activité économiquement rentable, perdre et prendre son temps ne sont aux yeux d'une partie de la société qu'une seule et même chose. Mais l'on peut flâner à plein temps et, comme l'écrit Thierry Davila en citant Walter Benjamin « il est bien connu que le flâneur fait des 'études'⁸⁸ », « celles-ci étant suffisamment vagues dans leur contenu pour légitimer tous les vagabondages, mais sans doute suffisamment profondes pour qu'un emploi du temps leur soit consacré⁸⁹ ».

84. *Ibid.*, p.42

85. Davila, *op.cit.*, p.82

86. Amirou, *op.cit.*, p.46

87. Davila, *op.cit.*, p.109

88. Walter Benjamin, *Paris, capitale du XIX^{ème} siècle*, cité par Davila, *Marcher, créer...*, p.470

89. Davila, *op.cit.*, p.95

Il m'a raconté ses virées nocturnes, traversant Chicago du nord au sud, puis du sud au nord à pleine vitesse, notamment sur Lake Shore Drive qui longe le lac Michigan. Au petit matin, la griserie s'évanouissait et il rentrait dormir, épuisé.

J'ai ramassé sur le trottoir d'une petite rue pavillonnaire une carte qui a immédiatement attiré mon regard, puisqu'y figurait le logo de VINCI Park, la société des autoroutes. Ce reçu bancaire de 2,80€ ne permettait pas de connaître le trajet effectué mais, précisément pour cette raison, la construction d'hypothèses (quelle distance cela pouvait-il représenter, quelle ville l'automobiliste avait-il quittée) était infinie.

DANS UN CHAPITRE de *L'Éblouissement des bords de route* intitulé « réflexions préparatoires à une théorie du *cruising* », Bruce Bégout évoque cette pratique, essentiellement américaine, qui consiste à rouler des heures en voiture sans aucun but : « Par *cruising*, nous entendons une virée en voiture, de préférence nocturne, qui n'est ni une croisière (aucun agrément n'est prévu) ni une croisade (elle ne vise pas à atteindre ou à conquérir un lieu)⁹⁰. » Cette déambulation motorisée, qualifiée d'« expression d'une force désirante sans objet », peut être ressentie comme une nécessité, un besoin de se soustraire au temps global, mais ne vise rien de précis, pas même « une consolation dans la découverte d'endroits inédits », le seul apport d'étrangeté étant le caractère désertique d'une ville la nuit. Cette parenthèse temporelle prend la forme d'un écrasement du temps (des quelques heures avant l'aube, par exemple) allant de pair avec l'étirement du territoire : « chaque balade nocturne représente le segment temporaire d'une promenade cosmique sans fin⁹¹ ». Ce dromomane moderne suit les hasards de la circulation mais, à la différence d'autres adeptes de la dérive tels que les situationnistes, n'attend rien de l'imprévu et du hasard, favorisant au contraire les motifs répétitifs et les routes connues. Cependant, dans son cas aussi « chaque retour à la maison a le goût de la défaite » et, « dans son indifférence au monde et aux autres, l'unique loi que l'errant mécanisé observe est de rentrer chez lui le plus tard possible, après que toutes les autres possibilités ont été épuisées⁹². »

90. Bruce Bégout, *L'Éblouissement des bords de route*, p.105

91. *Ibid.*, p.113

92. *Ibid.*, p.18

Le *cruising* est une allure, une manière absolue de s'approprier le temps et l'espace. Phénomène inverse des auto-nautas, qui cherchent à réduire au maximum le temps passé à rouler en préférant se fixer sur les aires, et dont le voyage a non seulement un but mais une condition, celle de faire un livre. « Enregistrer » un voyage peut se faire par le biais d'un travail d'écriture, de documents photographiques, cartographiques, d'une recherche sonore, etc. Les choix sont multiples et peuvent bien sûr se compléter, l'un appelant parfois l'autre ; ce qui m'intéresse est la trace de cette déambulation, la mise en forme de cet « enregistrement ».

Le Livre de Manuel, un roman écrit par Julio Cortázar en 1973, est parsemé de jeux graphiques. L'épaisseur du corps de texte varie, de même que les interlignes, et de nombreux filets de journaux sont reproduits. Il y a également une représentation graphique simplifiée d'un plan de table⁹³, pour que le lecteur visualise la position des personnages discutant à ce moment précis. Cette petite carte est absurde, car le prénom de l'enfant Manuel est inscrit dix-sept fois et cependant efficiente, puisque l'on l'imagine aisément à quatre pattes sur la table et grimant de chaise en chaise. Or ce qui m'intéresse est précisément cette manière de proposer au lecteur une représentation mentale possible d'un lieu, d'un voyage, etc. Julio Cortázar et Carol Dunlop ont commencé à appréhender leur périple de longs mois avant de prendre réellement la route, et, une fois lancés, l'envisagent comme un trajet entre « deux pôles abstraits », qui sont Paris et Marseille. Ce trajet est comparé au « vide » qui sépare deux objets et qui, lorsqu'on y concentre notre attention, nous permet de « percevoir la réalité ». Et « cet espace entre les objets, poursuivent-ils plus loin, du moment que le regard les laisse en dehors, d'un côté et de l'autre de son champ de vision, n'est-il pas, par définition, sans limites ? »⁹⁴. Dans le second numéro de *l'Internationale situationniste*, je lis : « on mesure les distances qui séparent effectivement deux régions d'une ville, et qui sont sans commune mesure avec ce qu'une vision approximative d'un plan pouvait faire croire⁹⁵. »

93. Cf. Julio Cortázar,
Le Livre de Manuel, p.98

94.  p.113

95. Guy Debord,
« Théorie de la
dérive », *Internationale
situationniste*, n.2, p.23

CE VOYAGE EST UNE RÊVERIE plus qu'une description topologique; en témoignent les dessins de Stéphane Hébert (le fils de Carol, alors âgé quatorze ans), cartographie réalisée à partir des textes et des photos, comme si le voyage s'était déroulé en deux temps. Julio Cortázar et Carol Dunlop soulignent d'ailleurs le « caractère a-temporel et extra-spatial⁹⁶ » de ce voyage, ce qui rend sa représentation très souple. D'ailleurs, « l'autonautique répugne à la triste abstraction cartographique des atlas routiers »⁹⁷ écrit Matthieu Dupperex, et, pour mieux représenter ses expérimentations, utilise l'image photographique et le dessin. Une cartographie peut être « exacte » ou bien relater une expérience. Dans le cas des situationnistes, la carte sert de représentation à une errance géographique.

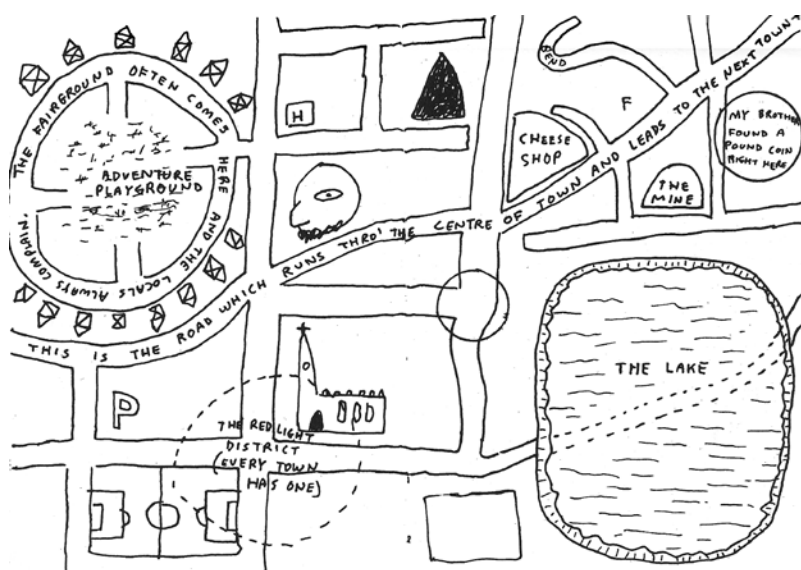
« La cartographie ne vaut que pour son pouvoir d'incitation à la dérive », écrit Patrick Marcolini dans *Le Mouvement situationniste. Une histoire intellectuelle*. Et les dessins de Stéphane m'évoquent la petite carte publiée dans *l'Internationale situationniste* numéro 1 où tous les noms propres permettant d'identifier le lieu représenté sont remplacés par des noms communs venant redoubler le sens des dessins. La mer est ainsi annotée « mer », les lagunes « lagunes », etc. Cette simplification maximale ouvre un espace sans limites. De même, sur les dessins de Stéphane, le lecteur comprend vite qu'il y a très souvent un restaurant, une station-service, des W.-C., etc.



96. *Ibid.*, p.20

97. Mathieu Dupperex, *Pour une introduction à l'autonautique*. En ligne [www.urbain-trop-urbain.fr/pour-une-introduction-a-l'autonautique]

Ce genre de représentation graphique a également un potentiel comique. Je pense à une carte dessinée de David Shrigley, publiée dans son ouvrage *Err*; on y voit un lac légendé « the lake », un virage « bend », et la rue principale est annotée « This the road which runs thro' the centre of town and leads to the next one ». Certains détails du plan de cette ville sont donc strictement objectifs et le contraste avec l'inscription de certains éléments anecdotiques est d'autant plus marqué. On lit aussi « cheese shop » sur le tracé d'un bâtiment et, dans une délimitation circulaire : « My brother found a pound coin right here ». L'errance géographique équivaut peut-être à se promener tandis que l'errance mentale consiste à raconter cette promenade et à transformer certains éléments en souvenirs.



Le dessin suivant est titré « Map of the forest » : un arbre et ses multiples ramifications représente la forêt toute entière. Dessin (terrier, clairière, oiseau, etc) et description textuelle humoristique (« in this forest many trees have no leaves, they are called nevergreen ») se mélangent. Cet arbre m'a rappelé le chapitre des *Autonautes de la cosmoroute* intitulé « De la faune entomologique des parkings et autres considérations écologiques ainsi que des possibilités (aléatoires) d'établir une cartographie de leur flore arborescente », dans lequel

Julio Cortázar étudie un arbre. Son arbre, comme la ville ou le quartier dessinés par David Shrigley, « n'a pas de nom ». En y portant une attention totale, il finit par voir l'arbre comme « un pays aux limites inimaginables, superposition de villes flottantes reliées par un système de chemins, ponts-levis, humides canaux de sève, [...] circuits fermés ou routes principales menant jusqu'au plus haut, finissant à la frontière frémissante entre les dernières feuilles; là où commence le ciel ». Il imagine ensuite une « cartographie du pays d'un arbre »⁹⁸ avec force détails, qui se transforme en véritable rêverie, dont il est d'ailleurs tiré par une remarque de Carol Dunlop.

La carte n'est parfois qu'un prétexte pour articuler entre eux des lieux imaginaires dans lesquels dériver. Carte dessinée, cartographie mentale ou simple besoin d'un crayon de papier, serait-on tenté d'ajouter. Virginia Woolf, dans son récit *Au hasard des rues*, écrit que sortir acheter un crayon est un prétexte pour sortir de sa maison, et par là même « se débarrasse[r] du moi que nos amis connaissent » pour devenir partie de la « vaste armée républicaine des marcheurs anonymes »⁹⁹ et être perméable à tous les aspects d'une grande ville. Errer au hasard des rues donne l'impression que l'on pourrait pénétrer dans chacune des vies croisées, « assez pour se donner l'illusion que l'on n'est pas rivé à un seul esprit mais que l'on peut habiter brièvement, ne serait-ce que pour quelques instants, d'autres corps et d'autres esprits ». Pour Michel De Certeau, la marche obéit à des « tropismes sémantiques », et la toponymie devient une « géographie nuageuse de 'sens' en attente [...] conduisant les déambulations physiques »¹⁰⁰. Comme si les mots pouvaient « articuler une géographie seconde, poétique, sur la géographie du sens littéral, interdit ou permis. Ils insinuent d'autres voyages dans l'ordre fonctionnaliste et historique de la circulation. » Écrire de la fiction, se raconter des légendes, sont des « pratiques inventrices d'espaces » et les « récits de lieux sont des bricolages »¹⁰¹, poursuit-il.

Les astronautes inventent une route parallèle, une cosmo-route, et bricolent un récit d'expédition. Le concept des « énonciations piétonnières » de Michel De Certeau intensifie le pouvoir du marcheur; « l'acte de marcher est au

98.  p.87

99. Virginia Woolf, *Au hasard des rues*, p.8

100. De Certeau, *op.cit.*, p.157

101. *Ibid.*, p.161

système urbain ce que l'énonciation est à la langue [...] ¹⁰² » et toute description est un « acte culturellement créateur » ¹⁰³. Le dessin articule ces mêmes pratiques spatialisantes, et Michel De Certeau analyse la carte, longtemps associée à un « parcours » (le descripteur indique comment « faire », tandis qu'une carte est davantage un tableau équivalant à un « il y a... » ¹⁰⁴) mais depuis dégagée de l'itinéraire qui la rendait possible et nécessaire et permettant de structurer un tissu narratif. Cette explication de la structure du récit de voyage est pour moi très claire : « des histoires de marches et de gestes sont jalonnées par la 'citation' des lieux qui en résultent ou qui les autorisent ¹⁰⁵ ». Michel De Certeau mentionne la carte aztèque (datée du XV^{ème} siècle) de l'exode des Totomihuacas, qui n'est pas le dessin d'une route mais un « journal de marche », dans lequel apparaissent tous les événements survenus.

Certes, toute carte « entretient avec le réel des rapports de convention qui n'ont pas grand-chose à voir avec la mimesis », écrit Gilles A. Tiberghien dans son ouvrage *Finis terrae: imaginaires et imaginations cartographiques*. Mais cet écart est encore plus intéressant lorsque la carte est le moteur d'une fiction, ou qu'elle provoque le voyage, au lieu de n'être qu'un instrument à emporter avec soi. Car, rappelons-le, « la carte ne permet pas seulement de voyager grâce aux informations qu'elle nous fournit; elle constitue déjà elle-même un voyage en son genre. ¹⁰⁶ » Julio Cortázar et Carol Dunlop ont, avant d'imaginer leur voyage, regardé une carte et listé les aires d'autoroute. Cette démarche a motivé de nombreux autres voyages, qu'il serait difficile de lister. Citons l'ouvrage de François Maspero *Les Passagers du Roissy-Express*, qui relate son exploration de la ligne B du RER parisien en compagnie de son amie photographe Anaïk Frantz. Ce voyage, réalisé en 1989, soit seulement quelques années après l'expérience des *Autonautes de la cosmoroute*, en est d'ailleurs influencé. Ce journal de bord de près d'un mois, ponctué d'une soixantaine de photographies, s'ouvre sur une carte de la ligne du RER B : les gares prises comme objets d'exploration deviennent autant de chapitres (car là encore, ce voyage est, dès son esquisse, un projet éditorial).

102. *Ibid.*, p.148

103. Y.M Lotman, in *École de Tartu, Travaux sur les systèmes de signes*, cité par De Certeau, *op.cit.*, p.81

104. Cf. De Certeau, *op.cit.*, p.176

105. *Ibid.*, p.177

106. Gilles Tiberghien, p.18

Et bien sûr, c'est souvent le territoire vide, la tache laissée blanche, qui intrigue. L'écrivain Philippe Vasset a, pendant un an, exploré une cinquantaine de zones blanches figurant sur la carte de l'Institut géographique nationale 2314 OT (« Paris et sa banlieue »). De toutes ces étapes, il a gardé dix-sept descriptions, accompagnées d'extraits de cartes et rassemblées dans *Un Livre blanc*. En quatrième de couverture, il écrit que dans ces lieux qui ne semblent pas exister, il y a découvert « des ruines, des cérémonies étranges, parfois même toute une ville inversée [...] ». Parallèlement au livre, un website avait été réalisé avec les artistes Bismuth et Xavier Courteix¹⁰⁷ : l'internaute pouvait choisir une zone blanche pour y consulter un ensemble de textes, dessins, vidéos et cartes GPS.

Un autre prolongement de ces explorations des zones blanches est le projet musical « Phonotopie », mené en collaboration avec le compositeur Pierre-Yves Macé. C'est une « exploration sonore de lieux à la marges, angles morts géographiques » (Cf. la présentation du projet par France Culture), un montage de sons enregistrés dans quatre lieux différents. Philippe Vasset revient sur ce projet dans « In Situ »¹⁰⁸, projet documentaire transmedia réalisé par Antoine Viviani qui raconte l'espace urbain actuel à travers des expériences artistiques. Cette carte de l'IGN, avec toutes ses périmètres vierges, est un « dispositif à fantômes » qui permet d'arriver à « se déprendre de l'usage que l'on peut avoir de la ville pour avoir une véritable expérience de la ville, c'est-à-dire se trouver dans des lieux dont on a aucun usage, où on ne sait pas quoi faire. » Cette plate-forme, qui entend profiter de tous les possibilités offertes par les nouveaux médias, est construite avec un regard d'auteur revendiqué. L'idée de parcours, de dérive doit être visible, d'où une navigation interactive, une carte participative, etc.

La mystique du blanc de la carte a également motivé le voyage de deux artistes contemporains, Laurent Tixador et Abraham Poincheval, lancés sur les routes de France à l'automne 2002, à pied et sans aucune carte. Leur objectif était de parcourir une ligne droite entre Nantes et Caen puis entre Caen et Metz. Caméra et appareil photographique leur ont permis de retracer leur expédition dans des expositions relais

107. Le site [www.unsiteblanc.com] est aujourd'hui inaccessible.

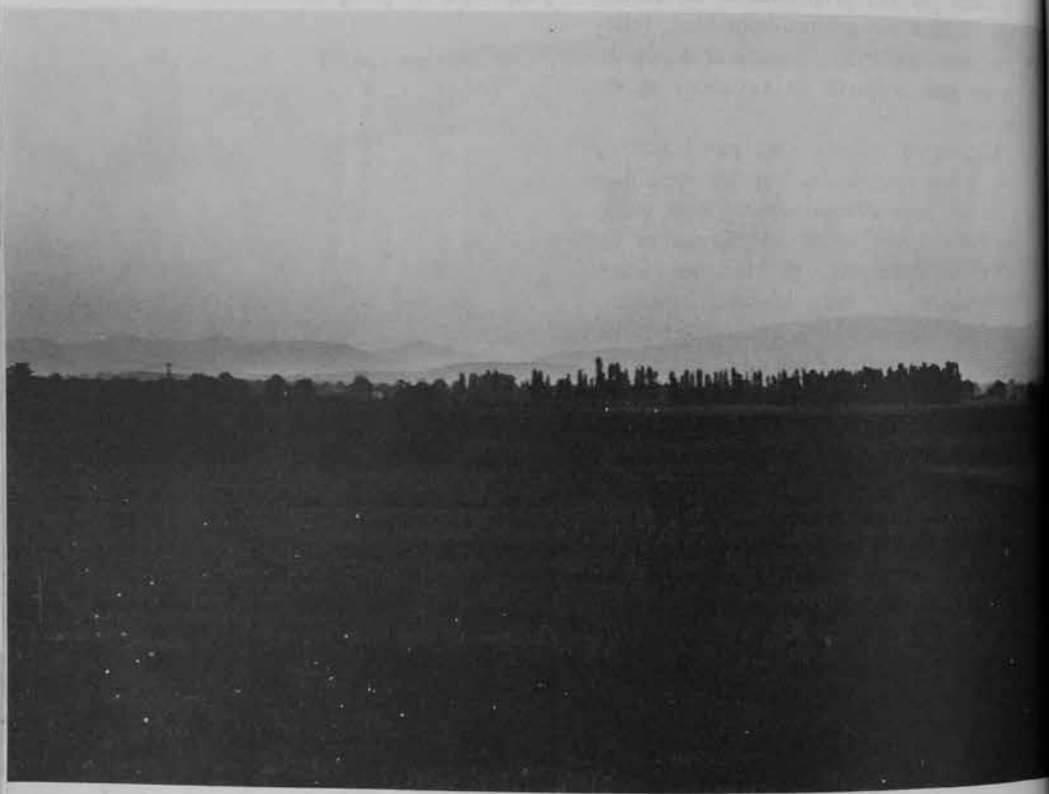
108. En ligne [www.insitu.arte.tv/fr/#/film/13]

et un site web permettait de suivre leur avancée. Laurent Tixador a ensuite publié son journal de bord sous le titre *L'Inconnu des grands horizons*. Cet ouvrage, qui s'inscrit dans la logique du récit de voyage, offre au lecteur des photographies comme preuves (et non pas œuvres, comme le précise Laurent Tixador) et se termine par une carte de France où sont tracées les deux lignes droites parcourues. Peut-être la multiplication des temps et des supports justifie-t-elle l'expression « voyage contemporain », employée sur la quatrième de couverture. Laurent Tixador et Abraham Poincheval s'amuse régulièrement à brouiller les limites entre performances et voyages en se fixant des contraintes très précises, tout en évoluant dans des endroits non balisés.

Dans une carte postale adressée à Laure Guille-Bataillon (sa traductrice française) le 9 août 1981, voici comment Julio Cortázar présente ce voyage :

« L'idée paraît folle et stupide, mais ça nous plaît de penser que pendant un mois personne ne sache où nous sommes et, pendant ce temps, nous lirons et écrirons [...]. Notre projet est de nous amuser à écrire un livre ensemble, qui donne lieu à une traduction en espagnol et en français [...]. Ça sera un nouvel almanach, qui racontera tout ce qui nous arrivera, mais qui sera aussi très scientifique, oui madame : informations sur les parkings, photographies documentaires, quelque chose comme une chronique d'explorateurs polaires ».¹⁰⁹

109. En ligne [www.malba.org.ar/los-autonautas-de-la-cosmopista-un-libro-cortazariano]



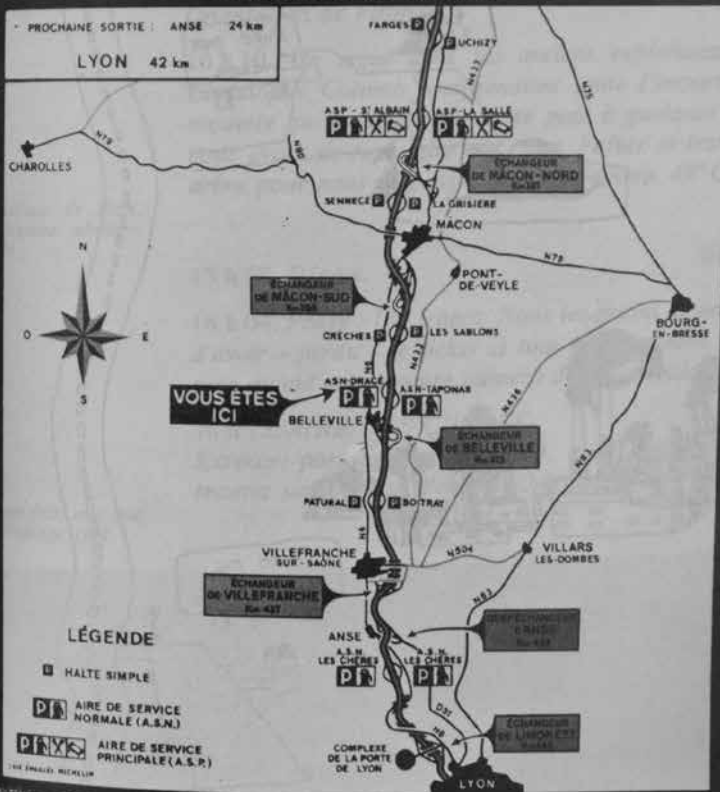
Crépuscule sur l'Aire de Dracé.

Dracé

SOCIÉTÉ AUTOROUTE PARIS-LYON

PROCHAINE SORTIE : ANSE 24 km

LYON 42 km



LÉGENDE

■ HALTE SIMPLE

ASN AIRE DE SERVICE NORMALE (A.S.N.)

PNXS AIRE DE SERVICE PRINCIPALE (A.S.P.)

104 ENGEL - NIEVILLER

Mon cher petit Lucie,

Ton père et moi étions bien contents d'avoir de tes nouvelles, et d'apprendre que le voyage s'est bien passé. Ici, c'est la routine que tu connais, mais au moins nous avons un printemps merveilleux. Il fait déjà un temps d'été, et souvent, le soir, alors que nous prenons le dînent sur le balcon, j'ai de la peine ^{en pensant} ~~à penser~~ combien un tel temps t'aurait plu. Mais ton père me rappelle à l'ordre en me disant que de son temps on était moins douillet, et qu'il n'y avait même pas de coopération, tout juste le service militaire dans des conditions bien dures... mais tu en as entendu parler assez souvent par lui, je ne le répéterai pas.

Nous avions l'intention de partir pour le week-end, peut-être pour aller à la forêt de Fontainebleau, mais ton cousin André est venu nous rendre visite, et avec ton père ils ont commencé à regarder les joueurs de Tennis à la télévision, et après le déjeuner papa a dit qu'on pouvait quand même aller faire un tour, mais imagine-toi (tu connais André, dommage, mais je n'ai jamais pu comprendre pourquoi Jacqueline avait fait un tel mariage et rien à faire, il y a des enfants qui tiennent du père) qu'avec tout le vin qu'ils avaient pris pendant le déjeuner, ce n'est pas moi qui serais montée dans la voiture avec ton père au volant, alors nous sommes restés tranquillement à la maison.

Hier nous sommes quand même allés voir la tante Héroïse à Ury. Toujours pareil, la pauvre, mais notre visite a semblé lui faire plaisir. Ton père, évidemment, a tenu à prendre l'autoroute pour arriver au plus vite. Il a fallu s'arrêter pour prendre de l'essence, car il n'avait pas pensé avant; je dis que si on décide de se risquer sur l'autoroute il faut quand même savoir tout prévoir. Imagine-toi que nous aurions pu, si rien est fallu de peu, tomber en panne sèche en plein milieu de tous ces pens qui passent à des centaines de kilomètres à l'heure sans même te regarder. Quand même, pendant que ton père faisait vérifier des choses par le pompiste, je suis sortie de la voiture pour marcher un peu. Je ne comprends rien à ses conversations avec les parafinés, et je n'ai jamais compris pourquoi il faut parler de tout ce qu'il y a dans la voiture chaque fois que nous prenons de l'essence. Tout le temps que ton père gagne en prenant l'autoroute, il le perd en parlant avec ces pens-là. Personnellement, j'aimerais beaucoup mieux les petites routes où il y a des arbres mais ce n'est pas moi qui conduis. En faisant un petit tour dans l'aire de service, j'ai vu un drôle de couple, qui t'aurait peut-être intéressé, vu ton métier. Ils me faisaient penser un peu à la tante Rose et son mari,

tu t'en souviens ? Je ne sais pas si tu t'en souviens, tu devais avoir six ou sept ans quand elle est morte, et son mari ne lui a pas survécu de beaucoup. Elle devait peser dans les cent kilos, la Rose, et mesurait au moins deux mètres de haut. Personne n'a jamais compris où elle sortait, celle-là, puisque comme tu sais dans la famille on est tous plutôt de constitution délicate. Quoi qu'il en soit, et contrairement à ce à quoi s'attendait tout le monde, ne voilà-t-il pas qu'à l'âge de vingt ans elle décide d'aller quand même au bal, et qu'elle revient avec un fiancé ! Inutile de te dire qu'on s'est bien ^{abstené} ~~abstené~~ de lui demander des lettres de recommandation, et hop, trois semaines plus tard ils étaient mariés, mais si tu les avais vus ! Elle, la mariée, qui avait tenu dur comme fer à s'habiller de blanc et tout, qui en imposait à tout le monde, et lui, qui dans le fond ressemblait à ce peintre barbu, tu sais, celui qui faisait des scènes de mauvaise vie, de sorte que je n'ai jamais vu, personnellement, de ses toiles - dans son frac, là, à la mairie, on avait envie de le mettre debout sur une chaise pour qu'il puisse regarder sa promise dans les yeux. Mais enfin, crois-le ou non, ils ont été heureux jusqu'à la fin, et c'est plus que ce qu'on peut dire de la plupart des couples. Mais où en étais-je ? Ah oui, derrière la station-service, il y avait un de ces camions-maisons, tu sais, comme on les fait maintenant. Pas un vrai camion, plutôt une petite fourgonnette, mais tout aménagée pour y passer le week-end, avec une espèce de tente qui se lève sur le toit. Et là, derrière la station-service, il y avait un couple installé comme s'ils étaient déjà arrivés là où ils allaient passer des vacances. Lui était si grand - un bel homme, remarque, barbu mais rien à voir avec les hippies ou des gens comme ça, un monsieur tout à fait présentable avec un air bon - et elle si petite à côté, que si on avait la tête tournée vers les mauvaises pensées on se demanderait comment ils font certaines choses. Je supposais, au début, qu'ils arrivaient de loin, et se reposaient après avoir traversé Paris, mais après j'ai vu que leur voiture était immatriculée à Paris (les plaques 75, je les reconnais vu que c'est toujours après eux que ton père crie, quand il est au volant, sale paripot ou pire). Penses-tu que c'était un couple illégitime ? Drole d'endroit pour vivre ce genre d'aventure, tout de même. Mais ils avaient l'air gentils, ils m'ont salué avec un sourire et nous sommes partis, la pauvre Héloïse elle n'en même vraiment pas l'air.

Bon, mon petit, il faut que je termine ici, parce qu'il sera bientôt cinq heures et je n'ai pas commencé le dîner. Fais bien attention à toi, nous t'embrassons très fort,

Maman.

(à suivre)

moi, il ne s'appelait plus Volkswagen et la poésie, comme toujours, fut exacte au rendez-vous car, lorsque j'allai au garage lui faire poser sa plaque d'immatriculation, il me suffit de voir le mécanicien lui coller un grand F au derrière pour me confirmer dans mon opinion. Et même si le mécanicien n'eût pas admis que cela voulait dire autre chose que France, le Dragon, lui, comprit parfaitement et, au retour, il me témoigna sa joie en montant d'enthousiasme sur le trottoir pour le plus grand effroi d'une ménagère chargée de cabas.

3

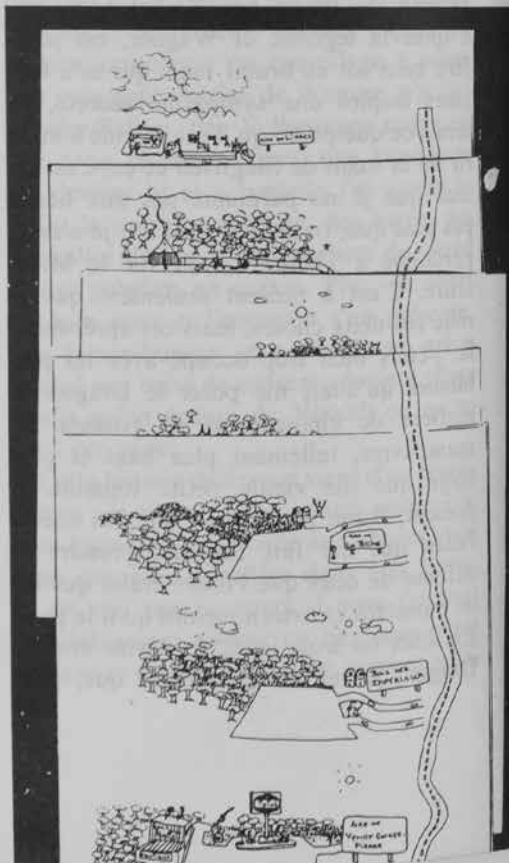
Où l'on verra que The last but not the least n'a point participé personnellement à l'expédition mais que sa précieuse collaboration ne fait que confirmer, si tant est que ce fût encore nécessaire, le caractère a-temporel et extra-spatial de ce voyage fertile en prodiges.

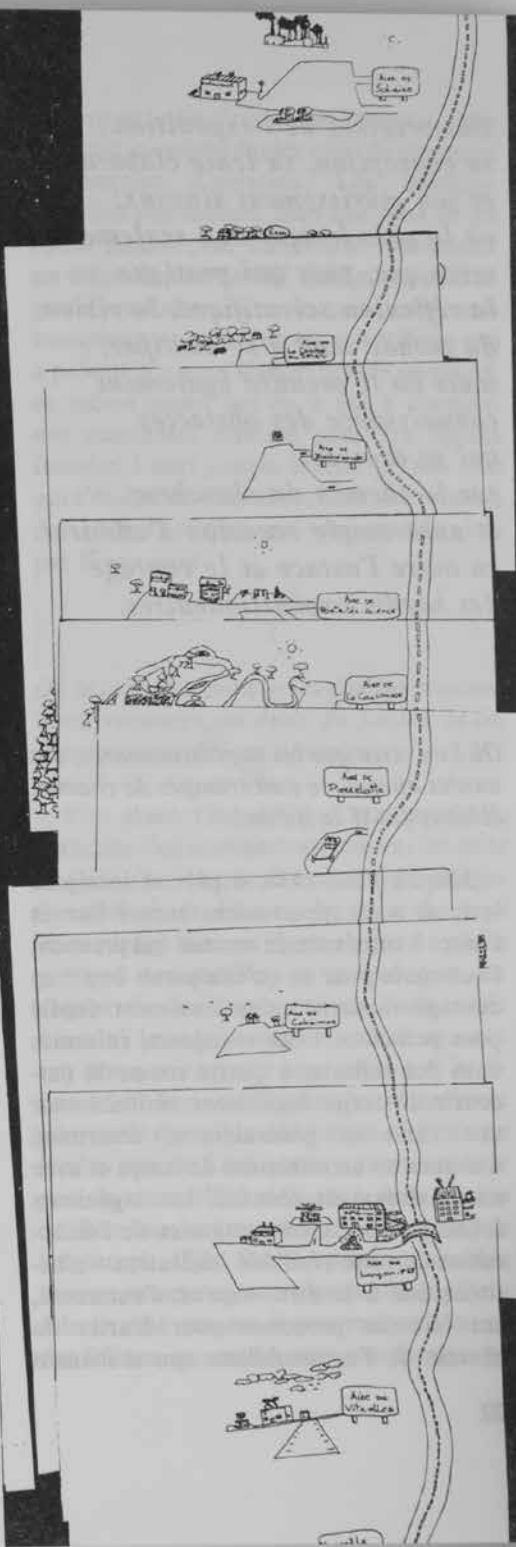
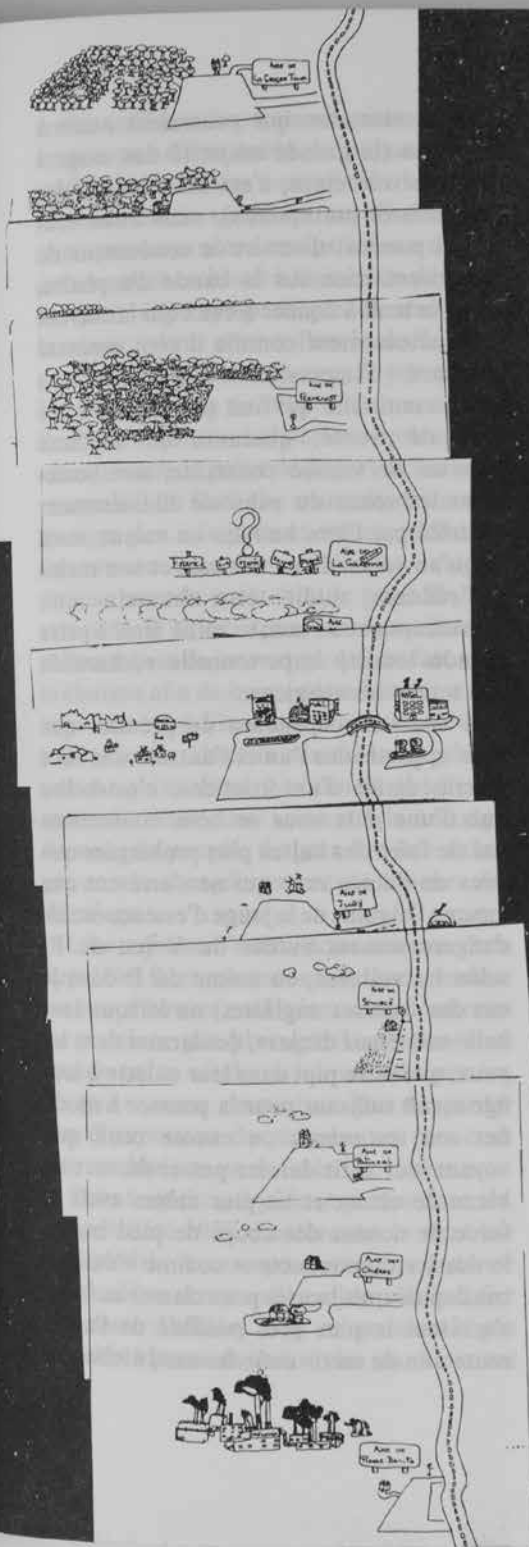
A peine terminée notre vaillante geste – qui n'a pas encore commencé pour le lecteur dont nous réclamons humblement la patience – Fafner eut droit à un repos bien gagné tandis que Carol et moi partions au Nicaragua où devait nous rejoindre le fils de l'Oursine qui vit avec son père à Montréal. Les joyeux quatorze ans de Stéphane Hébert, sa vocation de batteur de rock, sa grâce adolescente vinrent s'ajouter à notre bonheur en des vacances tropicales où notre expédition continuait de résonner comme un écho un peu nostalgique.

Stéphane découvrit là-bas nos brouillons et les négatifs des photos. Carol qui connaissait son grand talent de dessinateur

lui proposa de devenir notre cartographe *ex post facto*. Stéphane ne comprit peut-être pas cette expression latine mais il prit aussitôt son crayon et son carnet de dessin et se mit à imaginer chacun des parkings à partir de nos textes, de nos explications de vive voix, des anecdotes et des photos.

Les explorateurs, dont le lecteur peut déjà imaginer la sévérité en la matière, s'émerveillèrent de la rigueur scientifique que cet adolescent apportait à son travail et ils décidèrent d'incorporer ses relevés à la documentation générale du voyage. Ainsi, et bien qu'absent de fait, Stéphane Hébert est ici une présence aussi manifeste que celle de Fafner ou que la nôtre.







*La photo d'un
crépuscule sur l'Aire
de Dracé tranche
avec les autres
photographies du
livre parce qu'elle
permet au regard de
s'étendre loin sur les
champs, jusqu'aux
monts du Beaujolais
qui dépassent de
l'horizon brumeux.
Mais tout l'effet de
douceur poétique
dégagée par cette
image semble
annulé par celle de
la page de droite,
qui représente une
carte des aires et
échangeurs environ-
nants, avec l'indica-
tion « VOUS ÊTES
ICI ». Ce panneau
est quasiment le seul
élément de carto-
graphie « officielle »
(il s'agit d'une carte
de la Société des
autoroutes) du livre,
et l'effet comique
est certainement
renforcé par la mise
en page.*

'LES AUTONAUTES DE LA COSMOROUTE' fait partie de l'ensemble hybride que Julio Cortázar nommait « almanachs » et qui rassemble, comme l'explique Sylvie Protin, les « livres abondamment illustrés où la relation texte-image est chargée de sens et d'effets vis-à-vis du texte » et correspond également à la « catégorie de récits relevant de la littérature personnelle : textes non fictionnels et autobiographiques relatant les mouvements d'une conscience face au monde »¹¹⁰. L'intérêt pour la forme expérimentale et le mélange des genres traverse une grande partie de son travail ; dans *Marelle*, Julio Cortázar s'essaye au principe du parcours de lecture ouvert et multiple, dans *Prose de l'observatoire* il mêle science, photographie et poésie, etc.

Les Autonautes de la cosmoroute est un objet éditorial qui me semble relever d'une démarche artistique complète et questionne notamment la forme documentaire. Quotidiennement, Julio Cortázar et Carol Dunlop tiennent un journal de bord, qui semble ouvrir chaque chapitre et dans lequel ils notent les heures de départ et d'arrivée, le nom des aires d'autoroutes visitées, les menus composant leurs différents repas, etc. Ce journal précède un récit chronologique, qui développe certains points du journal mais dont la liberté d'écriture permet de raconter des anecdotes bien plus anciennes, voire de plonger dans des digressions poétiques, politiques ainsi que des descriptions détaillées des aires et de ce qui s'y passe. Des photographies (toujours légendées) s'insèrent dans le journal de bord ou le récit, presque à chaque page. Avant chaque page de journal de bord apparaît un dessin de deux ou trois aires d'autoroute, esquissé de façon chronologique mais apparaissant parfois à plus de dix pages de distance du journal de bord correspondant. Ces dessins ont été réalisés par Stéphane, à qui ils proposèrent de devenir « [leur] cartographe ex post facto » puis, enthousiasmés par le résultat, ils « décidèrent d'incorporer ses relevés à la documentation générale du livre »¹¹², Stéphane devenant ainsi une « présence » manifeste, bien qu'il n'ait pas participé au voyage.

Ces dessins de parkings, dont le sens du détail efface la maladresse, peuvent constituer une première entrée pour le lecteur qui feuillette le livre. La longue bande de bitume

110. Julio Cortázar, *Nouvelles, histoires et autres contes*, p.1336

111. Cf. le traitement graphique dont bénéficie Fafner.

112.  p.20



L'humour, omniprésente dans le texte, se traduit également de manière photographique. Certaines photographies témoignent de cette même attention portée au dérisoire et à l'éphémère (images de limaces, de chenille), ainsi qu'à l'inanimé¹¹¹. Un peu plus loin, quand Julio Cortázar raconte une nuit d'amour dans un Fafner devenu « bulle » voire « OVNI » au milieu de dizaines de camions bruyants, le montage photographique de la page voisine illustre tout à fait son propos; Fafner apparaît, comme en médaillon, encadré de photographies de camions aux marques et slogans évocateurs tels que VALENTINE » ou « ISOLEZ-VOUS du froid et du bruit ».

déroulée de haut en bas sur chaque dessin (celle-là même qui les lie entre eux, comme l'atteste la photographie de l'ensemble des dessins de Stéphane, présentée à la page 21 Δ semble déconstruire la forme de l'objet livre, en proposant une nouvelle forme de représentation du temps et de l'espace qui rompt avec la logique du mouvement des pages (gauche-droite). La partie récit est traversée par des écrits de pure fiction, dont les plus visibles sont les « lettres d'une mère ». Au nombre de cinq, de plus en plus denses et disséminées tout au long du livre, ces lettres sont manuscrites. Outre le contraste visuel créé avec les pages typographiées, ces lettres permettent d'introduire une troisième voix. Difficile de savoir à quel moment du voyage (voire de l'après-voyage) ces lettres ont été écrites par Julio Cortázar, mais elles sont en tout cas pensées dans la chronologie générale du récit, comme l'attestent les dates (ainsi que le « (à suivre) », typographié au bas de la première lettre, datée du 25 mai).

Le voyage des *Autonautes de la cosmoroute* est annoncé, dès les premières pages, comme devant aboutir à un projet éditorial, et le lecteur voit le livre se faire. Avant que ne démarre le récit de leur expédition est donné un aperçu de tous les dessins de Stéphane, rassemblés et disposés par ordre chronologique. Certaines photographies et légendes soulignent cet aspect de documentation. Le meilleur exemple est peut-être la phrase légendant une photographie de Julio en train d'écrire sur une table de pique-nique, couverte de papiers: « dans un déploiement impressionnant de matériel de travail, on assiste à la naissance de la page que vous êtes en train de lire¹¹³. » Comme autant de mises en abyme, le livre est d'ailleurs traversé de portraits de de l'écrivain (Julio Cortázar) photographié en train de taper à la machine le livre que le lecteur a entre ses mains.

Loup. — Combien de fois vas-tu me photographier en train d'écrire ?




Oursine. — Des centaines. Il faut convaincre les lecteurs du sérieux de notre travail scientifique.

113.  p.135

Le lecteur est donc cette troisième (ou plutôt quatrième) présence, dont le regard semble exister avant même que le voyage ne se transforme en ouvrage et qui peut même apparaître comme « un double qui juge¹¹⁴ ». Le recours à l'apostrophe est fréquent; « ô patient accompagnateur de ces pages » ou, cette fois encadrée et donc clairement différenciée du flot du récit: « ne t'est-il pas arrivé au moins une fois en lisant ces pages, ô pale lecteur complice et patient, de te demander si nous ne sommes pas tapis dans une chambre de la Villette depuis le 23 mai ? ». L'effet de distanciation ainsi créé rappelle au lecteur que ce voyage est un jeu, un système d'écriture à lui seul.

Les « Lettres d'une mère » inventent le spectateur comme anticipation du lecteur et cette mise en scène accentue l'aspect créatif du voyage. Celui-ci semble marqué par un processus d'auto-marginalisation, tourné en dérision dans une des lettres, où la mère évoque un « couple qui t'aurait intéressé vu ton métier », or nous apprenons plus loin que son fils soigne « les fous ». Dans l'ouvrage de David Shrigley précédemment évoqué, on trouve le croquis de la couverture. Document de travail ou pas, cette mise en abyme est un moyen d'affirmer la vue globale du projet, qui est là encore de réaliser un livre. La pratique du déplacement est aussi importante que sa représentation, que les traces aient valeur de documents ou qu'elles constituent une documentation tout sauf secondaire. Dans *Les Autonautes de la cosmoroute*, voyage et livre se confondent, et quand les deux explorateurs s'accordent des moments de détente (des pauses parmi cette pause géante que représente leur voyage), le lecteur a lui aussi droit à une respiration dans sa lecture. La double-page avec les photos de l'aire d'Auberives est un regard lent posé sur des arbres, comme quatre séquences en plan fixe qui invitent le lecteur à « écouter les chants d'oiseaux » et le « ruisseau beethovénien »¹¹⁵.

Les textes écrits après la fin de l'expédition, voire les rajouts, permettent au lecteur une projection dans le futur proche, et ainsi de mieux apprécier la replongée dans le présent de la narration. Il y a par exemple cette note de la traductrice « calée en oiseaux¹¹⁶ », qui apporte des précisions et affine les observations scientifiques sur la faune de l'aire de la

114.  p.113
115.  p.190
116.  p.222

Carol Dunlop · Julio Cortázar

LES AUTONAUTES DE LA COSMOROUTE

ou un voyage intemporel Paris-Marseille

Carol Dunlop et Julio Cortázar ont passé un mois sur l'autoroute Paris-Marseille. Le petit précis de la flore et de la faune — toutes espèces mêlées — qu'ils pensaient retirer de l'expédition devient surtout un chant d'amour sur une île déserte, un refrain mélancolique où le temps que l'on avait cru ainsi immobiliser s'emballa soudain.

Deux parkings par jour à bord d'un camping-car. Certains révèlent de fabuleuses richesses: érotisme, alouettes, horizons bucoliques, gastronomie, avec au loin un bruit de fond comparable à celui de la mer des Caraïbes. D'autres livrent passage à des menaces terribles: sorcières, agents secrets, camions en provenance de l'Inconnu...

À la fois soumis aux rêves et pour ainsi dire engagés dans le siècle, Carol Dunlop et Julio Cortázar semblent poussés par l'espoir d'un langage magique capable de changer la vie de tous. C'est dans une prose d'une drôlerie irrésistible et qui possède en même temps l'intensité et la solitude qui sont le propre de la poésie, qu'ils proposent au lecteur de partager la confiance sans faille qu'ils accordent aux pouvoirs de l'imagination.

Née aux États-Unis en 1946, Carol Dunlop a vécu d'abord au Québec, puis en France, où elle a achevé ses études de littérature. Ayant choisi le français comme langue littéraire, elle publia en 1976 La Solitude inachevée, suivi en 1979 par L'Immortaliste. Son roman Mélanie dans le miroir parut en 1980 aux Éditions Acropole. Carol Dunlop est morte en novembre 1982.

Né en 1914 à Bruxelles de parents argentins, Julio Cortázar a passé son enfance et son adolescence en Argentine. Enseignant, puis traducteur, il vit depuis plus de trente ans en France. Livre de Manuel, son quatrième roman, lui a valu le prix Médicis étranger en 1974. Il a obtenu en 1976 le prix du Grand Aigle d'Or de la ville de Nice pour l'ensemble de son œuvre.



9 782070 700219



83-XI

A 70021

ISBN 2-07-070021-6

95 FF tc





Notre Dragon entame ses premiers dialogues avec les arbres et les oiseaux.

fiche dehors, ce que je n'ai pas toujours obtenu. L'Oursine, pour sa part, les tolère car ils se disent (et en fait sont) mes amis et pour l'instant elle leur offre un verre qu'ils acceptent avec leur habituelle grossièreté. Comme je les connais bien, je leur refuse le plaisir de leur demander comment ils ont fait pour nous rencontrer dans un endroit pareil et j'opte pour le hasard sans avoir l'air d'entendre leurs intentions de veiller sur nous, comme ils disent. L'expérience m'a appris que les Tartares, en un certain sens, dépendent de moi, c'est-à-dire que si je fais bonne garde en écrivant et que je ne me laisse pas mener par des associations d'idées qui les ramèneraient sur le tapis, je suis sûr que nous ne les reverrons plus avant la fin de l'expédition. Ils le savent bien d'ailleurs et tout en feignant de penser le contraire ils me regardent du coin de l'œil, moi et la bouteille de scotch que l'Oursine n'a pas su garer à temps.

- Tu vois, dit Calac, ils ne nous disent même pas merci.

- Et ne parlons pas d'une possible invitation à déjeuner, dit Polanco qui a déjà la bouteille en main.

- Avec les autres visiteurs ils se mettent en quatre mais avec nous, la guerre froide. Vous croyez peut-être que nous ne savons pas que vous avez eu deux visites?

- Et des Suisses par-dessus le marché, non mais tu vises.

- Toi, m'apostrophe Calac, tu dois avoir pas mal de comptes anonymes à Genève, comme tous les gars du boom d'ailleurs, et sûr que les deux qui sont venus te voir étaient en réalité des inspecteurs qui t'apportaient les derniers cours de la Bourse



*Toutes voiles dehors, Fafner se prend
pour le dragon d'Uccello. Et personne
n'ose l'approcher.*



Il en est qui savent apprécier les oasis.



*Impossible de nier que nous sommes
face à l'horreur...*

*...ce que confirme à notre grande terreur
cette potence.*



juges, exécuteurs et public choisi qui assistera aux *autodafés*, dans lesquels, pour des raisons évidentes, on a remplacé les fagots par des gibets et des échafauds (on sait qu'il est interdit de faire du feu sur les parkings). Sans aucun doute, au jour dit, les chapeaux seront placés en file pour barrer l'entrée aux touristes belges, anglais et indigènes qui circulent dans cette portion de l'autoroute; et cela n'a rien de surprenant si l'on pense à ce qui nous est arrivé à nous presque au début de l'expédition. Un parking fermé au public n'a, apparemment, pas d'importance; bien plus important est de découvrir qu'il est fermé lorsque les inquisiteurs l'utilisent pour exécuter un nouveau contingent de sorcières, dont il semble que le nombre augmente

en France si l'on en juge par la quantité de chapeaux disséminés sur toutes les routes principales et secondaires du pays.

Alors, faut-il supposer que le *Malleus maleficorum* fait partie de la bibliographie pratique de l'autoroute, au même titre que le guide Michelin? Le gouvernement de François Mitterrand va-t-il se croiser les bras devant pareille révélation, et tout particulièrement les femmes ministres du cabinet? Est-ce cela le socialisme? Qu'attend Christiane Rochefort pour écrire un livre là-dessus avec toute sa virulence de boutefeux des lettres? Et les *Éditions des Femmes*? Pratiquement, toutes les sorcières sont des femmes et tous les inquisiteurs des hommes. *Usque tandem, Catilina?*

Même les plus innocents champignons nous inquiètent, si près des gibets...



Coucourde et qui ainsi rappelle, s'il le fallait encore, que nous ne sommes pas face à un fac-simile de journal de voyage, mais face à un roman qui a nécessité relecture, collaborations, mise en page, etc.

Certains éléments viennent, à l'inverse, ancrer le roman en un point bien précis du passé. La coupure du journal *Le Monde*¹¹⁷ du mardi 15 juin 1982 consacrée au budget alloué aux artistes pour mettre en avant le patrimoine historique et archéologique des autoroutes n'apparaît pas, aux yeux du lecteur actuel, comme une coïncidence étonnante, mais plutôt comme une préoccupation (voire une tendance) du début des années quatre-vingt qui entre ici dans la documentation. Alors même qu'ils évoquent les informations de ce printemps 1982, comme la situation préoccupante aux Malouines, leur regard, tourné vers le présent du lecteur, est inéluctablement teinté d'une mélancolie proprement atemporelle; « quand vous lirez ces pages, patients lecteurs, les nouvelles de ce soir ne seront plus qu'un brin de pulpe dans l'immense orange du temps [...] »¹¹⁸. Mélancolie atténuée par le clin d'œil photographique, juste en dessous, de ce camion « Information de l'armée de terre ». Le voyage, bien que lent, finit par se terminer, et c'est la littérature qui se charge de la postérité. La maladie rend peut-être cette idée du temps qui passe plus prégnante, comme si Julio Cortázar avait déjà acquis un certain recul, confirmé dans les dernières pages écrites après l'éclipse correspondant à la mort de Carol Dunlop. Les réelles motivations du voyage (s'extraire du monde pendant qu'il est encore temps et établir un présent éternel) surgissent à peine le livre refermé, comme si la trame principale du roman était finalement leur histoire d'amour, un « chant d'amour sur une île déserte » (Cf. la 4^{ème} de couverture).

Ce voyage prend un caractère initiatique. Le nouveau quotidien des autonautes, radicalement différent de leurs vies citadines, laisse une très grande part à l'observation, et donc à l'imagination. « Le rite et le mythe se consolident mutuellement¹¹⁹ » écrit Pierre Sansot à propos des liens unissant la déambulation et l'écriture. Cet imaginaire explose d'ailleurs de façon onirique, la nuit. Julio Cortázar note d'abord un « aiguïsement » de leurs rêves (comparés aux rêves « sédentaires » qu'ils faisaient à Paris); « nous rêvons, poursuit-il,

117. Cette coupure est reproduite en page 234.

118.  p.83

119. Sansot, *op.cit.*, p.234

de moins en moins à la Rembrandt et de plus en plus à la Van Eyck ou Roger Van deir Weiden ». S'ensuit une description picturale (grain, couleurs) de leurs rêves. Ce changement est peut-être dû à « la nouveauté des stimulations »¹²⁰, par exemple l'omniprésence des camions. En somme, il suffit de tordre légèrement une phrase de Pierre Sansot pour affirmer que leur dérive de parking en parking suscite une poésie, et que la matière visuelle que ceux-ci leur offre est cette « pâte urbaine »¹²¹ dont ils ont la responsabilité de fournir une description détaillée. Le terme « description » est ici pris dans sa dimension la plus vaste. C'est encore Pierre Sansot qui nous en fournit une définition : « la description la moins réductrice n'est pas seulement une chance accordée à l'imaginaire, la volonté de laisser les lieux se déployer en toute liberté. Elle tend aussi à magnifier l'homme capable de vivre encore et d'arracher un peu de bonheur à son inhumanité : une esquisse de libération alors que l'aliénation paraissait extrême, un commencement de réappropriation quand l'expropriation s'était installée partout »¹²².

Cette pensée évoque évidemment de nombreux travaux littéraires, dont celui de Georges Perec pour qui la description était, plus qu'un prétexte, un motif littéraire en soi. Dans *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, il souhaite décrire « ce que l'on ne note généralement pas, ce qui ne se remarque pas, ce qui n'a pas d'importance : ce qui se passe quand il ne se passe rien, sinon du temps, des gens, des voitures et des nuages¹²³ ». C'est une expérience toujours profitable, à visée quasiment politique chez Perec, puisque ce texte a été publié dans « Pourrissement des sociétés », le premier numéro de la revue *Cause commune* (à laquelle Perec a collaboré), en 1975. L'objectif de cette revue militante était d'entreprendre « une investigation de la vie quotidienne à tous ses niveaux dans ses replis ou ses cavernes généralement dédaignés ou refoulés », de réaliser une « anthropologie de l'homme contemporain »¹²⁴ mais aussi de déconstruire le rapport entre l'homme et les objets culturels que la société lui offre. Délaisser le spectaculaire pour le banal et le quotidien.

Cette même expérience, dans le cas des astronautes, constitue un socle pour construire une fiction. Dans les deux cas, on trouve une date, une heure, un lieu, le recensement

120.  p.225

121. Cf. Sansot, *op.cit.*, p.616

122. *Ibid.*, p.620

123. Georges Perec, *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, p.10

124. Cité par Claude Burgelin, *Georges Perec*, p.119



Prenons comme exemple la description de l'aire d'Orange-Le-Grès, qu'ils atteignent dans la matinée du 19 juin et qu'ils parcourent dans un premier temps « pour mener à bien [les] relevés scientifiques ». Mais rapidement, l'illumination se produit et la zone de jeux pour enfants leur apparaît comme des « gibets, piloris, échafauds ». Les cônes en plastique rouge et blanc deviennent des chapeaux de sorcières, jugées puis exécutées grâce à ces mêmes installations, qui paraissent si « rustiques », si « sympathiques » au premier coup d'œil. Une photographie de trois cônes, et trois photographies de jeux (dont le cadrage transforme une balançoire en potence) documentent cette aire. Ce bricolage de mythologies appelle des preuves photographiques, et le moindre champignon ou signalétique pour les W.-C. sont prétextes à détournement.

des trajectoires, des flux, des couleurs, etc. Et, même si l'écriture de Perec se veut transparente, la plus neutre possible, on ne peut s'empêcher de sentir l'odeur de la friture, de visualiser un carrelage sale de bar-tabac lorsqu'on lit « J'ai mangé une paire de saucisses en buvant un ballon de bourguel. » Décrire, recenser, est une expérience très simple et pourtant vertigineuse : « Le reste semble aléatoire, improbable, anarchique ; les autobus passent parce qu'ils doivent passer, mais rien ne veut qu'une voiture fasse marche arrière, ou qu'un homme ait un sac marqué du grand « M » de Monoprix, ou qu'une voiture soit bleue ou vert pomme, ou qu'un consommateur commande un café plutôt qu'un demi...¹²⁵ ». Quand il note « esquisses d'embouteillages rue Bonaparte¹²⁶ », l'esprit du lecteur ne peut se contenter de cette description factuelle et va inmanquablement faire appel à des couleurs, des marques de voitures, des cris d'automobilistes impatientes, etc.

De la même manière, l'imagination de Julio Cortázar et Carol Dunlop est stimulée par les camions croisés sur les aires. Après une classification objective, ils s'amusent à deviner le contenu des chargements bâchés de façon anonyme, sans nom de société. « Carol, pour sa part, imagine des chargements honteux, qu'une société ne se risquerait à proclamer par des inscriptions [...], du tapioca, des crèmes dépilatoires, ou du vermicelle en vrac », Julio, quant à lui, imagine un transport de « vibro-masseurs qu'un club de vicieux d'Oslo aurait pu acheter aux Yougoslaves sous prétexte que les socialistes font mieux en la matière [...] »¹²⁷ et d'autres hypothèses plus farfelues encore. On remarquera l'absence de photographies de camions dans les double-pages correspondantes.

Revenons au mythe et au pouvoir de l'imagination, à qui nos deux autonaves accordent « une confiance sans faille », comme l'indique la quatrième de couverture de l'édition française. Comme dit au début de l'expédition, ils cherchent « l'autoroute parallèle », « l'autre chemin, et cependant le même ». La personnification de l'autoroute, qui intervient très tôt dans le récit, est une manière d'esquisser l'imaginaire du voyage. On la rapproche, comme nous l'avons dit plus haut, à l'être aimé, ou bien à un monstre déguisé en un « ruban gris tendu sur un espace qui dévore l'automobiliste en train de le

dévoré ». Mais l'exemple de personnification le plus probant est leur fourgon - baptisé Fafner, dit le Dragon – cité comme n'importe quel ami dans la page de remerciements initiale (cette première apparition ne permet pas d'imaginer qu'il s'agit d'un Combi Wolkwasgen). Fafner est presque le troisième membre de l'expédition : il est fréquemment cité dans le récit et de nombreuses photographies jalonnent le livre. Fafner « entame ses premiers dialogues avec les arbres et les oiseaux »¹²⁵, devient « innocent et craintif » ou « solennel et presque monumental »... Ce camion est une incarnation du voyage mais Julio Cortázar et Carol Dunlop ne s'en tiennent pas là, il faut que la farce en englobe tous les aspects. Le marcheur n'est-il pas, après tout, un « créateur de mythes », un « bricoleur de récits »¹²⁸ ?

L'itinéraire de Julio Cortázar et Carol Dunlop est imaginaire : pendant un mois la distance qui les sépare de Paris et celle qui les sépare de Marseille sont aussi abstraites et inconsistantes l'une que l'autre. L'espace, écrit Claude Eveno, est la « mémoire sensorielle inscrite dans le corps et l'esprit par le souvenir de dilatations de la conscience celles qu'on éprouve en arpentant certains lieux découverts aux détours des lectures autant que des voyages¹²⁹ ». Ces récits nous fournissent donc un espace à nous, lecteurs, un espace ouvert à tous les possibles. « L'espace du possible » (celui-là même dont se sont emparé les situationnistes), c'est une ville qui offre un « écartement du convenu », un « espacement permanent »¹³⁰. Les autonautes auraient-ils trouvé un espacement préfabriqué, un espace-temps idéalement à l'écart ? Ou bien enclenchent-ils ce processus d'espacement, font-ils une brèche dans le banal et le quotidien, au moyen de l'écriture et de la photographie, pour y bricoler des mythes ? Les allusions à des personnages issus de fictions antérieures (les Cronopes) et notamment les intrusions répétées de Calac et Polanco renforcent la figure d'auteur dont, on le sait dès le début, les recherches scientifiques ne sont que mystification. Calac et Polanco, qui apparaissent dans *62, Maquette à monter*, gênent ici l'expédition et « font tout ce qu'ils peuvent pour ridiculiser le travail et la conduite [de Julio]¹³¹ ».

125. Georges Perec, *op.cit.*, p.28

126. *Ibid.*, p.42

127.  p.173

128. Davila, *op.cit.*, p.79

129. Eveno, *op.cit.*, p.7

130. *Ibid.*, p.17

131. Julio Cortázar, *Entretiens...*, p.207



*Peut-être une loupe est-elle nécessaire,
mais entre les deux pieux une belle
huppe nous a gentiment suivis et souhaité
bonne chance.*

JOURNAL DE BORD

Samedi 19 juin

Petit déjeuner : oranges, madeleines, confiture de noix, café.

Journée de soleil et de vent.

8 h 22. *Départ.*

8 h 23. *Entrée dans le département du Vaucluse.*

8 h 28. *Le rocher de Mornas à gauche.*

8 h 29. *La forteresse de Mornas à gauche (X^e siècle).*

8 h 37. *AIRE DE MORNAS-VILLAGE*

Orientation de Fafner : E.

Essence, boutiques, restaurant et un nombre incroyable de touristes.

8 h 50. *Départ.*

9 h 00. *AIRE D'ORANGE-LE-GRÈS.*

Excellent parking boisé. Dans les arbres nous trouvons la solitude.

Orientation de Fafner : E.

Une journée et une nuit entière de paix totale.

Déjeuner : sardines, filets de maquereaux, tomates, poivrons, oignons.

Dîner : spaghetti au beurre (Carol) et à l'huile (Julio), crème-dessert, café.



Il y a donc un montage textuel (plusieurs genres littéraires se succèdent, les textes sont de longueurs variées, etc) et visuel. Le traitement des images rappelle certains procédés cinématographiques; une photographie de vignes est par exemple reproduite une seconde fois sur la même page, recadrée et en plus gros plan Δ . Si l'on se fie à la légende (« Peut-être une loupe est-elle nécessaire, mais entre les deux pieux une belle huppe nous a gentiment suivis »¹³²), cette mise au point est à l'attention directe du lecteur. La force du récit tient à son rythme (créé par le montage, donc) et ce, même s'il n'y a pas d'écart intense entre les architectures traversées. De plus, les photographies et les textes de fiction pure viennent faire éclater la chronologie du récit, dont la construction ne suit plus la linéarité ayant dû caractériser le journal de bord initial. Cette façon de représenter ce qui est de l'ordre du vécu, de l'expérience comme travail (voire comme œuvre dans le cas des artistes plasticiens) soulève la question du documentaire qui ne se concentre pas seulement sur un lieu, mais aussi sur le déplacement. C'est, finalement, le mouvement comme outil d'invention.

Le livre développe une logique associative; Julio Cortázar et Carol Dunlop consignent ce qui est arrivé, par ordre d'apparition mais ont en amont défini « un cadre, un protocole, un dispositif, qui encourage le développement d'une succession, d'une addition d'événements, qui produise quelque chose comme la mise en forme d'un mouvement ». Thierry Davila, analysant le déplacement chez des artistes contemporains tels que Gabriel Orozco, écrit qu'ils « utilise[nt] le 'et' comme articulation de travail »¹³³.

132. *Ibid.*, p.242

133. Davila, *op.cit.*, p.51

JOURNAL DE BORD

Jeudi 10 juin

*Petit déjeuner : croissants,
café.*

10 h 02. 52° C

10 h 15. *Départ.*

10 h 20. *Panneau : Lyon.*

10 h 22. *Panneau de sortie : P- PORTE DE LYON.
Nous savons que pour atteindre ce parking il faut quitter
l'autoroute et évitons le piège.*

10 h 23. *Sur l'autoroute, un singe écrasé.*

10 h 23' 30''. *Lyon en vue.*

10 h 25. *Première indication de MARSEILLE.*

10 h 27. *Premier embouteillage depuis Paris.*

10 h 34. *Marseille : 334 km.*

10 h 40. *Nous entrons lentement dans le tunnel.*

10 h 50. *Sortie du tunnel.*

10 h 51. *Autre tunnel.*

10 h 52. *Fin du second tunnel.*

10 h 56. *AIRE DE PIERRE-BÉNITE.*

Orientation de Fafner : S.-S.-O.

*Essence, boutique, tables pour le pique-nique, vue sur les
raffineries de pétrole.*

Vacarme épouvantable.

11 h 06. *Nous quittons le parking.*

11 h 12. *AIRE DE SOLAISE.*

L'horreur des horreurs, mais il y a un buffet.

*Déjeuner : poulet-frites pour
l'un, poulet froid - salade et
tomates pour l'autre, crème-
dessert pour les deux.*

15 h 00. *Nous finissons par découvrir un recoin secret
presque à la sortie du parking où il y a un peu d'ombre.*

Nous nous y installons car Fafner n'en peut plus de ce désert de béton surchauffé par un soleil de plomb (56°C).

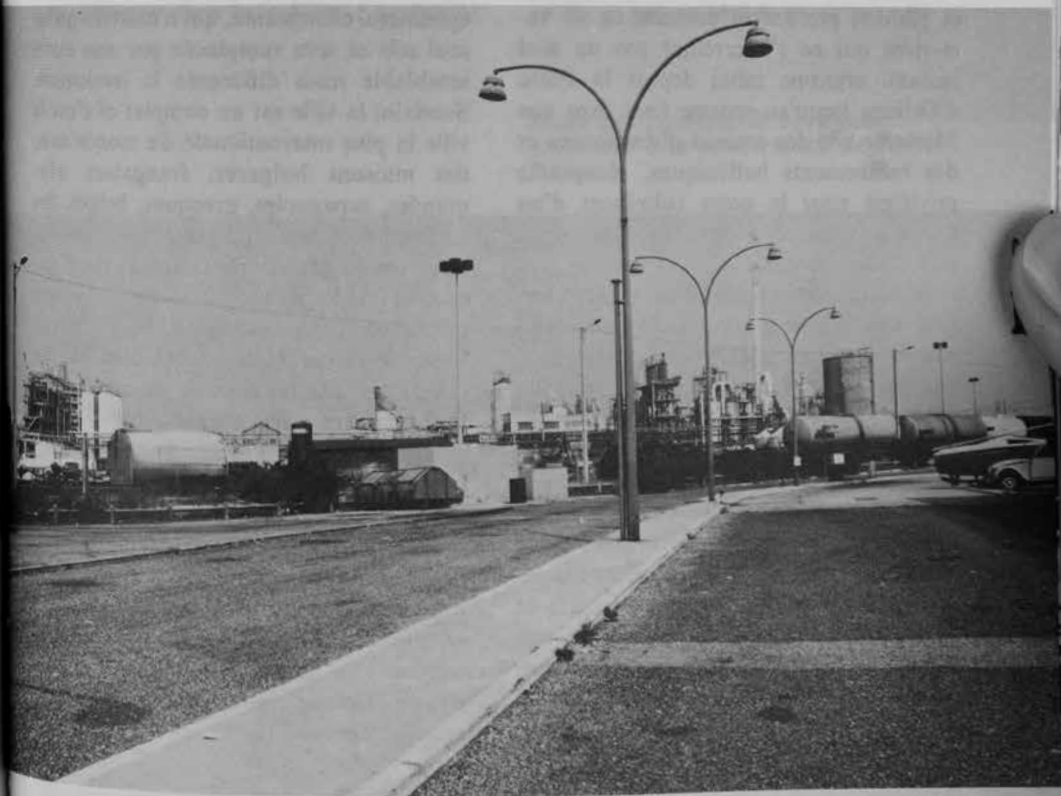
17 h 02. Intervention de la « Compagnie »? Le camion-citerne... (cette note de Carol est incompréhensible).

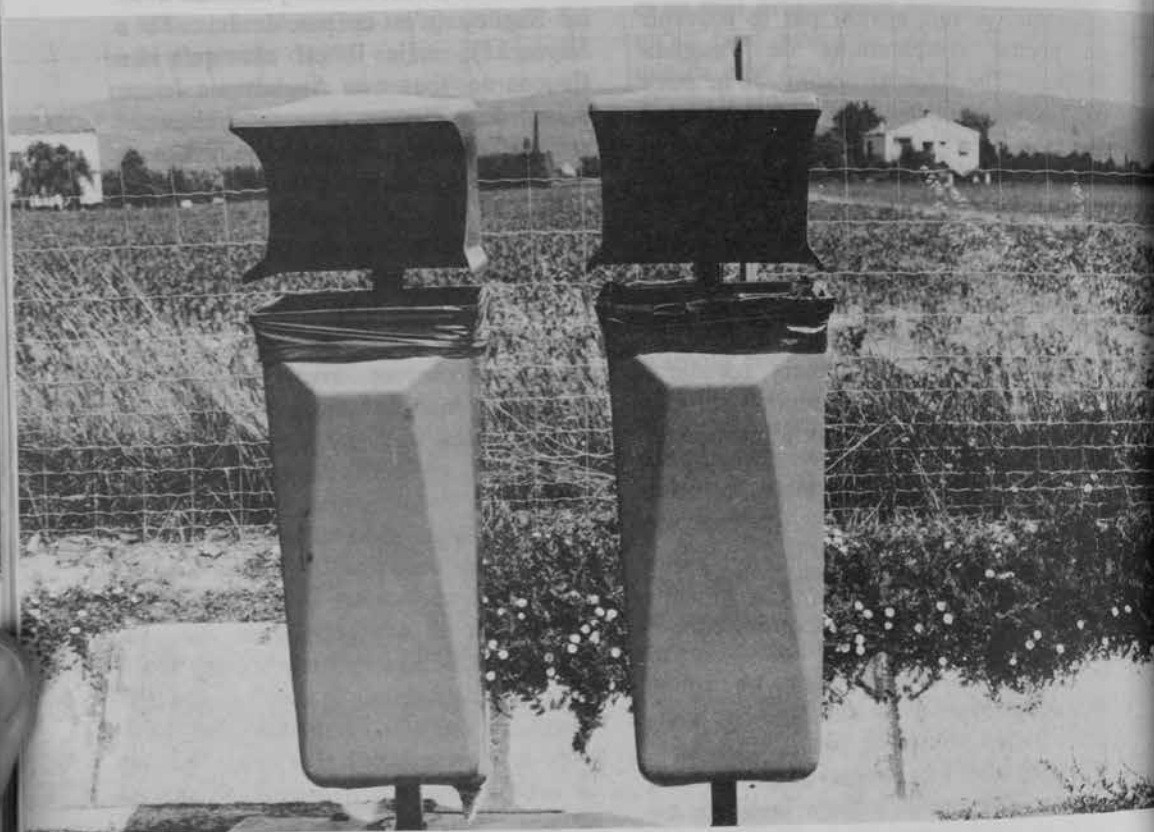
Dîner: crudités, œuf mayonnaise pour l'un, jambon cru pour l'autre, café.

Douches! Nous les partageons avec les camionneurs.

21 h 30. 25°C.

Nous ne comprendrons jamais comment cette somme d'horreurs peut répondre au nom de Pierre-Bénite.





Les « chevaliers teutons » toujours un peu menaçants pour qui se sent surveillé par des forces étranges.

Des métamorphoses oniriques sur l'autoroute.

Il n'était pas dans nos intentions d'inclure le domaine d'Hypnos dans nos investigations; le double relevé diurne des parkings nous paraissait suffisant. C'est peut-être pour cela que nous avons mis du temps à nous apercevoir des changements. Habités comme nous le sommes à nous raconter nos rêves dès que nous nous réveillons, ou au moment où ils décident de lâcher leurs flash-backs, nous avons continué de le faire ici sans remarquer de changements notoires. Mais quatre ou cinq jours après le départ de Paris, nous avons cependant perçu les premières variantes, qui n'ont fait que s'accroître par la suite.

S'il fallait préciser la différence d'avec les rêves sédentaires⁷, nous dirions qu'elle réside dans une plus grande acuité, dans la façon dont se découpent les choses et les événements, la « lenticularité » des images. Nous rêvons de moins en moins à la Rembrandt, de plus en plus à la Van Eyck ou Roger Van der Weiden. Quand nous nous racontons nos rêves, nous sommes amenés à donner des détails d'une précision extrême, tant pour ce qui est du décor que de l'anecdote. Nous ne pouvons pas les comparer, bien sûr, mais les descriptions de Carol et les miennes ont ces jours-ci une texture minutieuse, d'un grain très fin, avec des couleurs intenses et bien définies, des formes complètes et précises. Quand nous rêvons de quelqu'un que nous

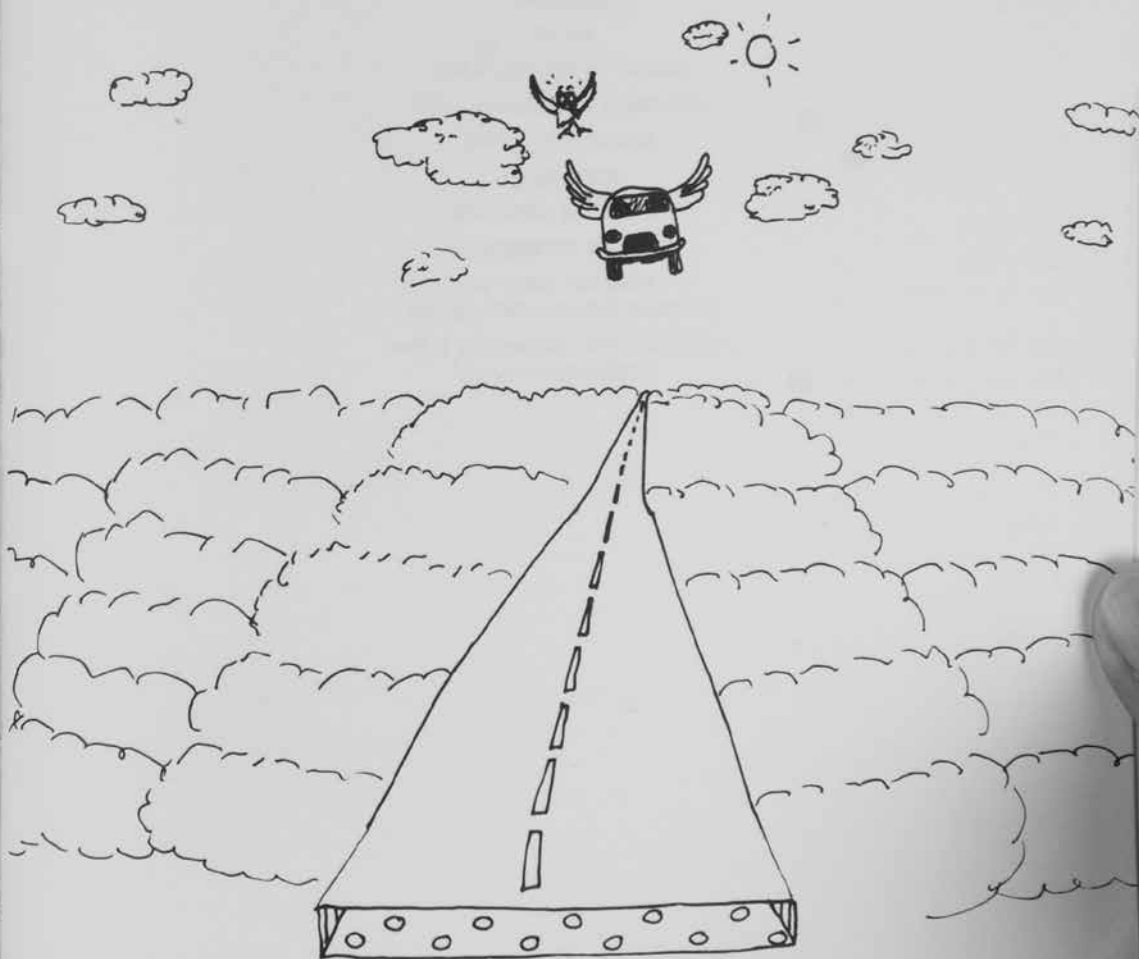
*Solitaire un « chevalier teuton » garde
les collines dans le parking de Bras-de-
Zil.*



7. Non pas que nous menions une vie calme à Paris, mais les rêves sont habitués au même « habitat » : chambre, lit, lumières, bruits, etc.

JOURNAL DE BORD (10-6).....	176
<i>La nuit du parking</i>	178
<i>Lettres d'une mère (5)</i>	185
JOURNAL DE BORD (11-6).....	192
<i>Où l'Oursine parle de la nuit</i>	193
JOURNAL DE BORD (12-6).....	195
<i>Comportement dans les parkings</i>	196
JOURNAL DE BORD (13-6).....	202
<i>Comment le deuxième relais logistique s'effectua avec une perfection sans précédent qui laissait présager à coup sûr le triomphe imminent de notre vaillante expédition</i>	203
<i>Où le pâle lecteur prendra connaissance de l'ultima ratio de cette servente expédition, ainsi que d'autres détails aussi importants qu'agréables</i>	207
JOURNAL DE BORD (14-6).....	209
<i>A nouveau les Tartares, comme si on ne les avait pas déjà assez vus</i>	211
JOURNAL DE BORD (15-6).....	215
<i>Où l'Oursine parle au Loup et où tout est dit pour toujours</i>	217
JOURNAL DE BORD (16-6).....	220
<i>Le parking des alouettes</i>	222
<i>Des métamorphoses oniriques sur l'autoroute</i>	225
JOURNAL DE BORD (17-6).....	229
<i>Des ouvertures parallèles</i>	231
<i>Où l'on verra comment les Cronopes s'entendent sans avoir autrement besoin de se connaître</i>	234
JOURNAL DE BORD (18-6).....	235
<i>Veillées culturelles des expéditionnaires</i>	238
<i>L'Amirale Pantoufle</i>	239
<i>Un ange passe</i>	240
JOURNAL DE BORD (19-6).....	243
<i>Il ne faut pas croire aux sorcières, mais pour ce qui est d'y en avoir, y en a</i>	244
JOURNAL DE BORD (20-6).....	249
<i>Oursine dormant</i>	251
<i>Extraits du Manuel des Loups</i>	254

JOURNAL DE BORD (21-6)	257
<i>Souvenance d'un ami. Comment, grâce à cet ami, Fafner entra dans notre vie, et autres choses qui ont trait, elles aussi, à la poésie.....</i>	259
JOURNAL DE BORD (22-6)	262
<i>Les dragons ne vivent jamais en paix mais on peut les aider.....</i>	267
JOURNAL DE BORD (23-6)	268
<i>Qu'il a peu duré notre voyage!.....</i>	270
<i>Où pour finir il nous est suggéré d'autres raisons possibles de notre expédition et peut-être de toutes les expéditions.....</i>	270
<i>Post-scriptum, décembre 1982.....</i>	274



JULIO CORTÁZAR ET CAROL DUNLOP pensent une structure de livre originale car ils sont à la fois écrivains et photographes, un parallèle d'ailleurs développé dans la dernière partie de l'ouvrage. Julio Cortázar se demande même si « le photographe et l'écrivain ne participent pas d'une même démarche, en adoptant des outils différents ». C'est-à-dire que tous deux seraient une manière de « forcer le déchirement d'une réalité trop souvent superficielle et peut-être même trompeuse si le regard n'est que coup d'œil nonchalant et passager »¹³⁴. L'aspect textuel et l'aspect photographique ne s'écraient pas l'un l'autre (ce que permet l'emploi de deux colonnes de texte, avec un insert de photographie dont la largeur correspond en moyenne à une colonne) mais se complètent plutôt. En effet, les photographies (et plus encore les dessins) ne semblent pas témoigner d'une grande diversité de lieux, or le texte témoigne lui de cette expérience unique qu'a été ce voyage.

Et parce que leur écriture se situe entre réel et fantastique, le ton général du livre oscille, d'où le statut des images parfois compliqué à définir. Certaines photographies « tirent » le texte vers quelque chose de descriptif et pragmatique, quand d'autres renforcent au contraire l'artifice. Certains choix de photographies semblent également effacer l'autoroute, plaçant ce récit hors de tout temps humainement quantifiable. Lorsque Carol Dunlop, dans une prose limpide, raconte une scène d'amour, il n'y a plus d'aires et plus de défi, seulement, en « mesurant le temps démesuré »¹³⁵, une tentative lucide de rejeter la mort. Et, comme l'on sait le décès de Carol Dunlop survenu seulement quelques mois après le voyage, la photographie de Julio Cortázar placée sur la page faisant face au texte et le représentant seul entre deux boureaux, tapant à sa machine, ne semble pas anodine. Cette image n'est pas un simple « cliché documentaire », comme celui, auto-défini ainsi, des « W.C. typiques » photographiés à l'Aire de Chagnot, par exemple.

Dans son essai *Sur la photographie*, Susan Sontag définit la photographie comme un « inventaire du dépérissement », qui peut se transformer en un « instant d'ironie posthume ». Il me semble cependant difficile, dans le cas des *Autonautes de la cosmoroute*, de considérer les photographies (et je pense



Dans « Les Autonautes de la cosmoroute », certaines photographies sont des preuves, comme celle de l'aire de Pierre-Bénite, qui atteste de l'aspect non bucolique du lieu. Cette photographie est incluse dans le journal de bord du jeudi 10 juin et vient faire écho à la remarque « 10h56. AIRE DE PIERRE-BÉNITE. [...] Essence, boutiques, tables pour le pique-nique, vue sur les raffineries de pétrole. Vacarme épouvantable. » Elle est tout à fait différente de la photographie de la poubelle accompagnée de la légende « Solitaire un 'chevalier teuton' garde les collines dans le parking de Bras-de-Zil », qui elle devient socle pour un prolongement fictionnel (parfois une simple métaphore onirique, filée sur plusieurs légendes)

133. Davila, *op.cit.*, p.51

134.  p.241

135.  p.217

essentiellement ici aux portraits) comme une « invitation au sentimentalisme »¹³⁶. Mais d'autres aspects de la photographie évoqués par Susan Sontag semblent nous concerner de plus près. Ainsi, « [...] les photographies, écrit-elle, modifient et élargissent notre idée de ce qui mérite d'être regardé et de ce que nous avons le droit d'observer » et « constituent une grammaire », une « éthique du regard »¹³⁷. Cette notion de grammaire explique cette idée de classification de photographies ayant différents statuts.

Et puisque « photographe, c'est conférer de l'importance¹³⁸ », il n'est pas étonnant qu'une photographie de manche à air soit présentée sur une pleine page. « En principe, poursuit Susan Sontag, la photographie remplit le mandat surréaliste d'adopter une attitude égalitariste à l'égard des sujets qu'elle peut traiter¹³⁹ » et en pratique, elle développe même une tendresse vers l'insolite, l'insignifiant voire le rebut. De même que l'écriture, la photographie peut « fai[re] tomber les écailles du regard ordinaire » et « créer d'autres habitudes visuelles », c'est-à-dire une « façon de voir à la fois intense et flegmatique, attentive et détachée [...] »¹⁴⁰. Et le photographe comme l'écrivain « n'a pas besoin d'avoir recours à des sujets exotiques ou exceptionnellement frappants pour indiquer le mystère¹⁴¹ ». Susan Sontag étudie également l'usage que fait le touriste de la photographie et décrit cette alliance comme ayant un « aspect prédateur¹⁴² ». Armé de son appareil photographique, le touriste prend possession d'un espace, dans lequel il se sent initialement mal à l'aise. Et puis il faut s'interroger sur la seconde distance, celle non plus entre le touriste et le paysage (ou n'importe quel lieu visité) mais entre le touriste et la trace photographique, et notamment la valeur qu'il lui attribue. Car « les photographies apportent la preuve irréfutable de la réalité du voyage, de l'accomplissement du programme, et du plaisir qu'on en a tiré », c'est-à-dire qu'elles « donne[nt] réalité au vécu »¹⁴³.

Le photographe serait un « super-touriste, un anthropologue en vadrouille, qui va en visite chez les indigènes et en rapporte des informations sur leurs agissements exotiques et leur étrange accoutrement¹⁴⁴ » et toute cette démarche serait motivée par l'ennui. Cette remarque de Susan Sontag me renvoie au texte « Une vision du Parkingland », que l'on

136. Susan Sontag, *Sur la photographie*, p.105

137. *Ibid.*, p.15

138. *Ibid.*, p.49

139. *Ibid.*, p.115

140. *Ibid.*, p.142

141. *Ibid.*, p.169

142. *Ibid.*, p.96

143. *Ibid.*, p.14

144. *Ibid.*, p.67

retrouve après le journal de bord du 31 mai. Julio Cortázar et Carol Dunlop, devenus conquérants au « rouge drapeau fafnérien¹⁴⁵ », dressent un portrait piquant des automobilistes, qu'ils nomment d'ailleurs « indigènes ». Ce chapitre rappelle aussi la nouvelle « Comportement dans les parkings », fiction insérée entre le journal de bord du 12 et du 13 juin et qui raconte la nuit d'un couple qui s'arrête dans un motel pour des aventures extra-conjugales. Rien dans la mise en page ne distingue ce texte du reste de l'ouvrage (si ce n'est une dédicace) et, chose étonnante, un dessin de Stéphane et trois photographies viennent rythmer les deux colonnes de texte, comme dans le reste de la maquette du livre. Ces photographies (il ne s'agit non pas de motel mais de poubelles, de bâtiment de gendarmerie et d'une place de parking) n'illustrent pas la nouvelle, même ce décor ayant inspiré sa rédaction est aussi le lieu de l'action. Susan Sontag a également abordé les liens entre photographie et littérature.

Réfutant une thèse de Paul Valéry, elle écrit : « bien que l'on puisse dire qu'une photographie enregistre, ou montre, ou présente, elle ne décrit jamais à proprement parler ; seul le langage décrit, opération qui se déroule dans temps¹⁴⁶. » Il est évident que l'écriture nécessite parfois le recours à la photographie, pour compléter la description ou à l'inverse rendre confus l'imaginaire qui se déploie dans l'esprit du lecteur. Mais un détail permet de saisir l'aspect primordial du texte chez Julio Cortázar et Carol Dunlop ; ils ont filmé leur voyage mais n'ont utilisé aucune image, peut-être par manque de temps, mais peut-être surtout parce qu'ils ont jugé que le matériel exploité du sein du livre était amplement suffisant, que leur écriture n'avait pas besoin de l'objectivité de l'image filmée pour raconter leur route.

En se penchant sur la corrélation entre image et texte, il est apparaît bien vite que l'image et le graphisme contribuent dans les *Autonautes de la cosmoroute* à brouiller les codes littéraires. Les *signes* qui pullulent sont autant de matériaux pour écrire et, plus que des simples prétextes ou moteurs, deviennent sujet même de la fiction. Je pense à l'exemple des cônes de signalisation découverts à l'entrée de l'aire d'Orange-Le-Grès, qui deviennent des chapeaux de sorcière « disséminés sur toutes les routes principales

145.  p.95

146. Sontag, *op.cit.*, p.200

et secondaires du pays» et preuves de l'augmentation du nombre de sorcières en France. Ce regard malicieux n'est pas systématisé, et à ce genre de chapitre teinté de surréalisme succèdent des descriptions objectives, ce qui donne toute son épaisseur à ce récit.

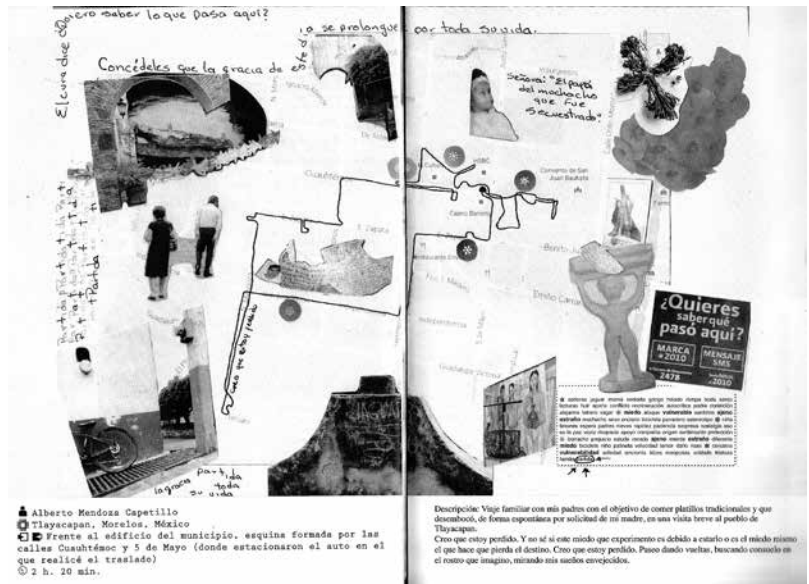
À L'HEURE OÙ LA DÉRIVE situationniste devient un exercice de style, on peut s'interroger sur sa rémanence. Peut-être que « le monde a perdu ses chemins¹⁴⁷ » mais Julio Cortázar et Carol Dunlop montrent que l'on peut toujours détourner les chemins existant et partager une aventure en débordant du cadre du récit de voyage. Pourrait-on aujourd'hui « actualiser » *Les Autonautes de la cosmoroute* ? Cet ouvrage, on l'a vu, témoigne d'une alchimie bien particulière. Cependant, certains enjeux liés à ce type d'espace urbain qu'est l'autoroute sont toujours actuels, et continuent de faire l'objet de travaux et de jeux artistiques et intellectuels. Les autoroutes ne cessent de s'agrandir et de s'homogénéiser (à l'échelle européenne), et les aires, si l'on ne prend pas la peine d'y rester plus que les vingt minutes réglementaires, semblent toujours autant incarner un « non-lieu ». La route, les périphériques, exercent une fascination constante sur les arpenteurs.

Dans son livre *Périphérique intérieur*, dont nous avons déjà parlé, les membres du collectif « Urbain, trop urbain » se voient « embarqués sur cette terre inconnue que nous refusons de nommer 'non-lieu', nous écoutons qui vient à nous », comme si dans le pèlerinage résidait, en soi, une beauté. Le projet est décrit par ses auteurs comme « une expérience psychogéographique », notion inventée par les situationnistes. De nombreux collectifs se revendiquent directement de l'héritage situationniste et entendent en réactualiser les principes. L'édition *No todos los que vagan están perdidos* rassemble plusieurs compte-rendus de dérive. Chaque contributeur a choisi une ville, précise l'horaire et son parcours en proposant textes, photographies, parfois collages et, le plus souvent, une capture d'écran Google Map. Cette carte devient même l'élément commun à toutes les propositions, sans que l'on sache si elle est utilisée comme un outil pour contextualiser une dérive et partager une expérience plus facilement, ou si elle n'est pas avant tout un support qui rassure marcheur et lecteur. Le contenu, quant à lui, apparaît comme une juxtaposition d'éléments, et présente d'ailleurs des ressemblances formelles évidentes avec certaines double-pages des *Autonautes de la cosmoroute*. Cette édition, qui appartient au fanzinat, est produite et distribuée à moindre coût. À noter que le web facilite l'internationalité d'un tel projet ainsi que sa diffusion.



À l'occasion de la Biennale d'architecture de Venise de 2014, un workshop a été réalisé en hommage à Ralph Rumney, fondateur (et unique membre) du Comité psychogéographique de Londres et membre de l'Internationale situationniste. Il est l'auteur d'un roman photo intitulé « *The Leaning Tower of Venice* », qui en détournait les codes et devait être publié dans le premier numéro de l'« Internationale situationniste ». Le workshop a consisté pour chaque élève à explorer la ville de Venise et à produire un roman photos, basé sur les mêmes caractéristiques visuelles que celui de Ralph Rumney.

147. Günther Anders, *L'Obsolescence de l'homme*, cité par Debry, *op.cit.*, p.117



Ce genre d'édition, malgré des limites formelles (notamment une forme d'hégémonie visuelle de la Google Map) me semble digne d'intérêt, dans la mesure où elle s'attache à promouvoir une dérive désintéressée. C'est-à-dire une dérive comme outil de lecture urbaine et comme usage, *en soi*, de la ville et non pas comme une activité proposée par la ville pour orienter nos parcours urbains. Depuis quelques années en effet, plusieurs applications mobiles promettent une possible « appropriation » de la ville, grâce à des jeux et des propositions basés sur la géolocalisation, des parcours en réalité augmentée, etc. Le risque est qu'il n'en résulte qu'un quadrillage supplémentaire d'un environnement urbain déjà peu friand en imprévu, et l'avantage de la démocratisation des données ne peut éclipser le problème des traces que chaque personne connectée laisse derrière soi. Par ailleurs, être cantonné au rôle d'utilisateur semble singulièrement restreint¹⁴⁸. Nous sommes désormais loin de nos deux auto-nantes qui, rappelons-le, ont tenu à ce que leur voyage soit secret et ont réussi à vivre pendant un mois dans l'anonymat le plus complet (si l'on excepte les brèves retrouvailles amicales) et invitent finalement le lecteur à une traversée temporelle plutôt que géographique.

148. Sur le sujet complexe du transfert des idées situationnistes vers le monde des nouvelles technologies, voir l'article « Debord(er) la carte ». En ligne [www.strabich.fr/Debord-er-la-carte]

Certains chemins, heureusement, restent à inventer. Andrew Kötting, cinéaste, et Iain Sinclair, écrivain, ont parcouru deux cent trente kilomètres de voies fluviales entre Hastings et Hackney, à l'est de Londres, sur un pédalo en forme de cygne. Le but était d'atteindre le site des Jeux Olympiques de 2012 et de rencontrer les habitants de la campagne londonienne. Le film *Swandown* retrace – entre réalité et fiction – leur parcours, qui aura duré quatre semaines. Lors de la préparation du projet, Andrew Kötting et Iain Sinclair avaient déjà « mis en forme » leur voyage, en réalisant notamment des installations, des performances et des cartes. Leur approche du territoire est dans la lignée directe des situationnistes : « on ignorait tout de ce qui allait se passer. Le 'potentiel poétique' du hasard et du quotidien est essentiel, l'authentique est corrompu en permanence, et 'd'autres façons de raconter' font invariablement surface », explique leur distributeur. Ce voyage ne soulève pas seulement la question de la forme et de la possibilité de différents médiums, mais surtout de la dérive comme ligne éditoriale. On retrouve dans ce travelogue absurde et subversif l'idée de la traversée. Elle-même implique arrêts et relances, et son aspect subversif prend racine dans le détournement (en premier lieu de cette frêle embarcation). Comme si, en somme, la plus belle écriture de voyage impliquait non seulement une réflexion sur la forme, mais aussi le tracé souverain du chemin voire l'invention du mode de locomotion.

Lundi 17 août. Je descends la colline de Ménilmontant d'un pas tranquille, après jeté un œil sur la carte de Paris. Le 10^{ème} arrondissement a retrouvé son allure de faubourg en ce milieu d'été. Le bruit de terrasses que l'on monte, un ou deux klaxons, des squares déserts. Arrivée à la Bastille, je bifurque sans hésiter vers le sud et m'arrête un instant pour observer les bateaux du bassin de l'Arsenal. Quai Henri IV, j'aperçois un 4x4 à la vitre avant brisée. Devant moi, un couple bourgeois se promène; l'homme s'approche, curieux, du véhicule. Sans se soucier des hochements de tête réprobateurs de sa femme, il avance sa tête vers la trouée de verre brisé. Une sirène stridente retentit et ils s'éloignent d'un pas distingué, quoique affolé.

Pont de Sully, boulevard Saint-Germain, l'ennui me guette. Le soleil monte dans le ciel avec une indolence louche et chaque quartier semble balayé par la même lumière. J'ai beau tourner dans les rues du quartier latin en espérant m'y perdre, cette promenade reste une promenade, une dérive ratée. Le boulevard Saint-Michel n'est qu'une succession de chaînes de boulangeries qui m'écœurent, je le remonte d'un pas rapide. J'entre dans le cimetière Montparnasse, ma destination, par une petite entrée latérale. Le garde me colle entre les mains un plan du cimetière indiquant les emplacements des tombes de personnes célèbres. Je voulais me perdre – enfin – dans les allées et devoir déambuler avec cette carte plastifiée, complétée par des indications écrites dans un mauvais anglais, me semble être le pire des revers. Dans la première contre-allée venue, je la rentre péniblement dans mon sac. La tombe de Julio Cortázar et Carol Dunlop est un peu à l'écart, près d'une belle allée d'arbres à soie. Sur la modeste dalle blanche; des dizaines d'inscriptions, dans plusieurs langues, des dessins de marelle, un seul bouquet de fleurs desséchées.

Un peu plus tard, j'entre dans la boutique du fleuriste qui fait l'angle du boulevard Raspail et de la rue Émile Rachid. Je n'ai pas le temps de sentir le plastique et le désespoir qu'une dame sort déjà de l'arrière-boutique.

Je désigne une rose et elle s'excuse : « j'ai oublié de les jeter ce matin, elles ne sont plus très fraîches ». Toutes ou presque sont pourtant belles. « C'est pour le geste ? Tenez, prenez-la » ajoute-t-elle en refusant ma monnaie. Je rentre dans le cimetière par une entrée différente, enfin attentive à la couleur des graviers, aux immeubles qui dominent la partie est du cimetière, aux graffitis des admirateurs. Je ne crois en rien et n'ai jamais été habituée à fréquenter les cimetières, mais je ressens pourtant très clairement l'importance de ces petits tas de poussière. Si quelqu'un choisit de se faire enterrer, à un endroit précis, alors s'arrêter un moment sur sa tombe n'a rien d'une aberration. En sortant du cimetière, le sentiment de dérive semble s'effriter au fur et à mesure que mes sens se réveillent. Je descends dans la première bouche de métro et la bulle éclate tout à fait lorsqu'un homme entame un discours pour expliquer aux voyageurs de la rame sa situation économique très précaire. Boulanger, il a dû arrêter son métier à cause de fortes crises d'asthme et sa vie depuis n'a été qu'une dégringolade.

Le soir même, en m'installant en soupirant dans le bus Paris-Toulouse, j'ai pensé que le trajet n'allait pas être très confortable mais que ce n'était l'affaire que d'une nuit. Au petit matin, je me réveillerai à quelques minutes de chez moi. Je ferme les yeux et les rouvre presque aussitôt en sentant le bus s'arrêter sur le bas-côté. Nous n'avons avancé que de quelques kilomètres sur le périphérique et les phares et clignotants ne fonctionnent pas. Le chauffeur s'engage dans Boulogne-Billancourt et arrête le bus dans la première petite rue disposant de trottoirs suffisamment larges pour un véhicule de cette enclature. Les dix heures suivantes sont une longue errance mentale entre effarement et ennui. À minuit, il m'apparaît avec clarté que Cortázar m'envoie là un signe, une occasion insensée de plonger dans sa nouvelle « L'Autoroute du Sud ». Nous sommes bloqués là, dans ce bus immobilisé, sans bien savoir pourquoi. J'ai sous les yeux un formidable échantillon d'individus. Une bande de lycéens fume sur les marches du bus, des familles camerounaises se lamentent tout haut

et récitent des passages de la Bible, trois punks rigolent en regardant un de leurs amis qui dort au fond du bus, assommé par les somnifères (et qui se réveillera en pensant être à Toulouse). Le chauffeur anglais, qui ne parle pas un mot de français, essaye de décrire le système d'éclairage externe à un mécanicien français, qui ne parle pas un mot d'anglais.

*À deux heures du matin, je marche le long du boulevard pour trouver un snack ouvert, persuadée que des frites ou toute autre forme de graisse pourraient atténuer ma lassitude. À trois heures, fatiguée par les ronflements environnants, je retourne faire quelques pas dehors. Juste en face du bus, quelques fenêtres sont allumées et j'imagine les gens observer derrière leurs rideaux la grande carcasse noire du bus. Certains voyageurs discutent encore, et les bribes de phrases qui parviennent à mes oreilles sont autant de liens qui se tissent, de flottements tendus, de politesses absurdes. Je ne flotte pas seulement au-dessus de « L'Autoroute du Sud », mais il me semble également être sur le pont du navire d'un autre récit de Cortázar, *Les Gagnants*, huis-clos dans lequel les personnalités des passagers (qui ne connaissent pas la destination de la croisière, pour laquelle ils ont tous gagné une place) se dévoilent peu à peu. Après dix heures d'attente, nous sommes transférés dans un nouveau bus. Le soleil se lève, je devrais déjà être rentrée chez moi. Le chauffeur allume le micro : « Bonjour, nous allons tout faire pour être dans les temps et rattraper le retard ». Au bout de la rue, je lis l'enseigne d'un bar dont je n'avais jusqu'alors pas remarqué l'existence : *Le Sablier*.*

Cette bibliographie énumère les ouvrages cités dans le texte.
Les ouvrages indiqués comme suit \ominus n'ont pas été cités dans le
texte mais ont motivé le choix du sujet.

Repérages :

CORTÁZAR, Julio et
DUNLOP, Carol. *Les
Autonautes de la cosmoroute*.
Paris, Gallimard, 1983

CORTÁZAR, Julio.
L'Autoroute du Sud. Paris,
Mercure de France, 1998

CORTÁZAR, Julio. *Entretiens
avec Omar Prego*. Paris,
Gallimard, 1986

CORTÁZAR, Julio. *Nouvelles,
histoires et autres contes*.
Paris, Gallimard, 2008

Préparatifs :

AMIROU, Rachid.
L'Imaginaire touristique.
Paris, CNRS, 2012

AUGÉ, Marc. *Non-lieux,
introduction à une anthro-
pologie de la surmodernité*.
Paris, Seuil, 1992

BAUDRILLARD, Jean.
L'Amérique. Paris, Grasset &
Fasquelle, 1986

BENJAMIN, Walter. *Paris,
capitale du XIX^{ème} siècle*.
Paris, Allia, 2003

BILLON-GRAND, Pascal.
« La ville situationniste ».
In: *Urbanisme et identités,
Itinéraires et écritures dans
la cité : l'invention des villes
palimpsestes dans l'imagi-
naire médiéval et contem-
porain*. Malissard, éditions
Aleph, 2006

DAVILA, Thierry. *Marcher,
créer. Déplacements, flâne-
ries, dérives dans l'art de
la fin du XX^{ème} siècle*. Paris,
Éditions du Regard, 2002

DEBORD, Guy. *La Société du
spectacle*. Paris, Gallimard,
2011

DEBRY, Jean-Luc. *Le
Cauchemar pavillonnaire*.
Montreuil, L'Échappée, 2012

DE CERTEAU, Michel.
*L'Invention du quotidien,
1. : Arts de faire*. Paris,
Gallimard, 2010

Internationale situationniste.
Paris, Fayard, 1997

MARCOLINI, Patrick. *Le
Mouvement situationniste.
Une histoire intellectuelle*.
Montreuil, L'Échappée, 2012

- MENSION, Jean-Michel. *La Tribu*. Paris, Allia, 1988
- ⊖ NANCY, Jean-Luc. *La Ville au loin*. Paris, La Phocide, 2011
- ⊖ PAQUOT, Thierry (dir.). *Les Situationnistes en ville*. Gollion, Infolio, 2015
- SANSOT, Pierre. *Poétique de la ville*. Paris, Payot, 2004
- SONTAG, Susan. *Sur la photographie*. Paris, Christian Bourgois, 2008
- TIBERGHEN, Gilles A. *Finis terrae: imaginaires et imaginations cartographiques*. Paris, Bayard, 2007
- Départ :**
- BÉGOUT, Bruce. *L'Éblouissement des bords de route*. Paris, Verticales, 2004
- BLACKBURN, Paul. *Villes*. Paris, José Corti, 2011
- BOUVIER, Nicolas et VERNET, Thierry. *L'Usage du monde*. Paris, Gallimard, 2004
- ⊖ ECHENOZ, Jean. *Un An*. Paris, Minuit, 1997
- EVENO, Claude. *Histoires d'espaces*. Paris, Sens&Tonka, 2011
- ⊖ GRACO, Julien. *La Forme d'une ville*. Paris, José Corti, 1993
- HODASAVA, Olivier. *Éclats d'Amérique : chronique d'un voyage virtuel*. Paris, Inculte, 2014
- MASPERO, François. *Les Passagers du Roissy-Express*. Paris, Seuil, 2004
- NODIER, Charles. *Histoire du roi de Bohême et de ses sept châteaux*. Paris, Hachette Livre BNF, 2012
- PEREC, George. *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*. Paris, Christian Bourgois, 2008
- ⊖ ROLIN, Jean. *Zones*. Paris, Gallimard, 1997
- ⊖ SEBALD, W.G. *Vertiges*. Arles, Actes Sud, 2012
- SARAMAGO, José. *Pérégrinations portugaises*. Paris, Seuil, 2003
- ⊖ SINCLAIR, Iain. *London Orbital*. Paris, Inculte, 2010
- TIXADOR, Laurent et POINCHEVAL, Abraham. *L'Inconnu des grands horizons*. Paris, Michel Baverey, 2006

VASSET, Philippe. *Un livre blanc*. Paris, Fayard, 2007

WERNER, Herzog. *Sur le chemin des glaces*. Paris, Payot, 2009

WOOLF, Virginia. *Au hasard des rues*. Paris, Interférences, 2014

Manon Raupp
mémoire de 5^{ème} année, option design graphique,
institut supérieur des arts de Toulouse

Achévé d'imprimer à Corep, Toulouse, en février 2016,
composé en **Serifa** (Adrian Frutiger) et **Caractères** (Frank Rausch)