

Faire Route



Catalogue d'exposition

DANS LE CADRE DU FESTIVAL
HISTOIRE ET CITÉ

CATHÉDRALE
DE LAUSANNE

UNE EXPOSITION
DE JULIE HENOCH

DU 25 MARS
AU 15 AVRIL 2021



AVEC PHILIPPE BORNET
ALEXANDRE GRANDJEAN

DANIEL MAGGETTI
SAMUEL THÉVOZ



Pierre Conne

Texte du livre *Impressions...* p.5

Daniel Maggeti

Poser les assises de soi-même p.14

Samuel Thévoz

La « Croisière jeune » : le Raid
Paris-Kaboul entre mémoire et impressions p.19

Philippe Bornet

Idéalistes hippies, acteurs d'un projet
aux réminiscences coloniales ou touristes ?
Lectures croisées du Grand Raid Paris -
Kaboul Citroën de 1970 p.38

Alexandre Grandjean

Paris-Kaboul et le *devenir* pèlerin p.50

Julie Henoche

Faire route dans la pensée p.57

Faire Route Catalogue d'exposition

L'exposition pluridisciplinaire « Faire route » s'est déployée autour de l'ouvrage photo-littéraire *Impressions...* de Pierre Conne et Ernest Imhof, réalisé à l'issue de leur participation au raid Paris-Kaboul de 1970. Pierre Conne en signe le texte, qui est une sorte d'*Usage du monde* retraçant sa découverte de l'Orient.

Retrouvée par sa fille Julie Henoche près de cinquante ans après sa conception, la maquette de ce bel ouvrage l'a incitée à tisser des liens entre l'intime et l'universel. Une équipe de quatre chercheurs universitaires a été conviée à se pencher sur cet ouvrage, ainsi que sur des archives photographiques, documentaires et sonores exhumées pour l'occasion.

Cette riche matière leur a permis d'approfondir de nombreux sujets d'investigation artistiques, historiques, littéraires et religieux, et de questionner ensemble, plusieurs itinéraires: celui d'une société en pleine mutation, celui de l'auteur qui, à 26 ans, entreprend un pèlerinage moderne en quête de sens, et celui de sa fille, partie sur les traces de la mémoire de son père.

Ainsi Daniel Maggetti (littérature romande) Samuel Thévoz (géographie littéraire), Philippe Bornet (orientalisme) et Alexandre Grandjean (anthropologie des religions) ont abordé l'ouvrage *Impressions...* avec leurs savoirs spécifiques, et ont livré des analyses approfondies qui ont servi de base pour la conception de l'exposition.

Ce catalogue d'exposition reproduit ainsi les articles des chercheurs dans leur intégralité, ainsi qu'un texte en prose de Julie Henoche.



Impressions...

Texte de Pierre Conne

Le grand départ

Ils attendent, l'ombre de la Croisière Jaune planant sur leurs épaules. Petits aventuriers à la conquête de l'impossible, enfants gâtés à la recherche du frisson calculé, tendres contestataires, vrais bourgeois, faux hippies, ils possèdent cette richesse inestimable, la jeunesse.

Déjà lassés de promesses matérielles, en quête de nouveaux horizons, animés par le courage de l'inconscience, ils refusent ainsi, mais pour quelques temps seulement, l'avenir monotone déjà tracé.

Gonflé d'un potentiel d'espoir et de rêve, venus de partout, la trompette du voyage les a ralliés.

Ils se croient libres, légers fétus de paille ballottés, utilisés par le système. Qu'importe ! Ils n'en veulent rien savoir, s'en foutent. Ce qu'ils ne verront pas, ils l'inventeront, le recréeront de toutes pièces dans leur esprit, se forgeant leur univers, leur propre dépaysement, leur cinéma.

Un frisson court. Une excitation fébrile soudain les anime. Les yeux brillent. Ils s'ébranlent, déjà l'Orient les a drogués.

Au déclin du jour, l'asphalte, le béton, ce décor de fer et de fils se pare d'une lumière orangée.

La grande cité, le Ventre de Paris a perdu ses airs de mangeur d'hommes. Tiens, cela peut être beau aussi?...

Un air de jazz dans la nuit

La conquête a commencé sur quatre pistes éclairées comme par l'orage; lucioles en folie lancées dans la nuit.

Au matin déjà, les paupières s'alourdissent, les bras se raidissent, la Route s'allonge, s'étire.

La chaleur s'installe. Chaque tour de roue pourtant les rapproche de l'Orient. Ils guettent, ils attendent, impatients.

Ce village bulgare inconnu déjà les a frappés. Un air de jazz dans la nuit, sorti du café où l'on danse, Lénine, gigantesque, jurant avec le premier minaret, flèche blanche sur ciel étoilé. Drôle d'impression, curieux pays !

Que n'aimeraient-ils s'arrêter, analyser... Ils n'ont pas le temps, la Route les attend. Toi, la Route, fil aimanté duquel jamais ils ne pourront s'écarter, déjà tu les guides vers le pays des sultans, l'ancien empire ottoman.

Soudain, le mirage!

La terre s'étend en larges ondulations et laisse jouer sur sa peau ombres et lumières, avivant la gamme des tons ocres. Le trait noir d'asphalte qui se perd à l'horizon leur amène, au gré des heures, des files de nomades.

Farouches tziganes ou gitans montés sur leurs chars à arceaux, grappes de gosses déguenillés, de veilles aux visages burinés.

Entre deux collines, soudain, le mirage! Sans transition, les flèches de la mosquée d'Edirne, d'une beauté immobile dans la brume du matin, les piquent au cœur, leur coupent le souffle... En ont-ils rêvé de l'Islam, des femmes voilées de noir, de la musique aigre, mélodieuse pourtant, qui les assaille sitôt les portes du bazar franchies.

Une sensation étrange, un sentiment bizarre les étreint, fait de crainte subtile, d'émerveillement sans borne. Un léger voile les entoure, leurs oreilles bruissent. Une nouvelle civilisation leur saute aux yeux en bloc, sans transition. Que vont-ils retenir de cette profusion d'images sonores, de ce concert visuel?... Rangées de cireurs en casquette, leur attirail brillant posé devant les pieds, vendeurs de pâtisseries aux caisses vitrées peintes en bleu, artisans du bois et du métal, fiacres noirs, ombres et lumières du bazar ou douce fraîcheur des mosquées?

Premier déchirement

Race forte et fière que cette foule turque composée presque exclusivement d'hommes basanés aux mâles visages moustachus. Des hommes, rien que des hommes, palabrant sur les places, ou serrés dans les cafés bondés.

Le temps coule ici plus lentement déjà. Hélas pour eux, le temps ne s'arrête pas. Premier déchirement du départ, premiers silences lourds; ils ne font que passer.

La Route exigeante les appelle. Combien de fois devront-ils encore s'arracher à leur rêve, esclaves soumis à ce dieu tyrannique, le Temps.

Vers l'Asie

La mer! Elle a surgi derrière un repli de terrain, large horizon, belle comme toujours. Ils ont chaud soudain et, comme des poulains, s'élancent, s'ébattent, heureux de vivre, jeunes et forts, laissant vagabonder leur âme vers le large, vers l'Asie. Naïvement, ils sont émus à s'embrasser, ces deux gars épris d'aventures et de grands espaces.

« Multiple splendeur »

Quel est ton nom? Bysance, lorsque tu t'alanguis dans les bras de la mer; Constantinople, quand tes murailles gigantesques rougeoient au coucher du soleil; Istanbul, enfin, quand tu libères à leurs yeux ta vie cosmopolite, trépidante et haute en couleurs.

Istanbul, tu les écrases soudain. Ils sont petits, fatigués. La Route accumulée, la chaleur, le bruit de tes artères, ta folle circulation les décourage, les anéantit. Le charme est rompu, vite un endroit calme. Faiblesse fugace cependant. La ville des mille et une nuits, comme une danse endiablée les envoûte, sèche leur sueur, essuie leur lassitude, aiguise leur curiosité.

Ivres de couleurs et de sons

La fourmilière humaine du Grand Bazar les engloutit pour leur émerveillement. Volontairement perdus dans les dédales de ce marché tentaculaire, ils rêvent, les yeux ouverts. Leur aurait-on décrit cette profusion de bijoux, ces montagnes de bric-à-brac, ces avalanches de fruits et de légumes, ces milliers d'échoppes hétéroclites, cette foule bigarrée au verbe guttural; ils n'en auraient rien cru! Au fond de ruelles animées, encombrées, pavées irrégulièrement et couvertes de toiles, se dresse, serein, un minaret très blanc. La foule, partout, les agresse pacifiquement. Gamins effrontés aux crânes rasés, aux sourires éclatants; porteurs martyrs, insectes disproportionnés par la charge, le visage torturé; marchands d'eau, aux caisses à bretelles, finement décorées, claquant le verre et la soucoupe. Vendeurs d'épices, vendeurs de tout et de rien.

A chaque rue son odeur, son ambiance. Rue des ferronniers, rue des menuisiers, des épiciers, des fruitiers, rue des antiquaires.

Ivres de couleurs et de sons, une vieille porte de bois franchie, les voilà livrés sans transition à une oasis de fraîcheur et de paix, jardin ombragé et tranquille, appuyé aux murs d'une mosquée.

Une insidieuse odeur de poisson grillé les dirige vers le port.

Un petit vin blanc leur tourne la tête. La soirée est douce, l'amitié plus chaleureuse, empreinte d'un désir d'éternité. Que ce soir d'Istanbul est donc beau! La nuit prend peu à peu le dessus sur le jour encore rouge à l'horizon, derrière les mosquées, ombres nettes. Libres, ils sont libres, émerveillés. La nuit sera pleine de songes...

Traversée symbolique

La brume du matin estompe le détail de la ville et cache son bouillonnement humain. Emergent seules les grandes mosquées, mises en valeur par les coulées d'argent poli de la Corne d'Or. Une lumière irisée baigne leur passage sur la côte d'Asie. Le pas est symbolique, l'heure précieuse à vivre.

Kessel ou Tamerlan

Mais la Route est là! Cette amante exigeante les reprend, les épuise: s'allongeant à dessein, elle leur fait payer leurs quelques heures d'infidélité. Elle change, se dérobe, troquant son habit noir bitume contre une vilaine bure de pierres et de poussière. La voilà piste, sinuant à travers les hauts plateaux d'Anatolie, poudrant les frontières du Kurdistan, coupée de temps à autre par une rivière effrontée qu'ils traverseront à gué remplis de l'illusion d'être Kessel ou Tamerlan.

Sur leur passage, les enfants dansent en signe de bienvenue ou lancent des pierres, inconscients.

La moisson qui bat son plein leur offre des scènes d'une beauté simple et agreste. Haut dans le ciel, les neiges de l'Ararat les regardent passer.

Trop loin... pas le temps

Plus clémente, la Route a retrouvé sa première robe. Elle glisse sous leurs roues, douce et rapide.

Serait-ce l'Iran déjà, ce grand désert piqué d'oasis?

Villages de terre brune, semblables à des ruines antiques et d'où sort pourtant un flot d'enfants sur leur passage. Villes aux contrastes violents, aux artères claires et propres, modernes, côtoyant le labyrinthe de terre d'un marché persan dominé par le dôme brillant d'une mosquée en faïence; foule curieuse et compacte d'adolescents coiffés de calottes brodées, les entourant à chaque halte. Images lumineuses écrasées de soleil.

Puis, sans transition, ils retrouvent le désert brûlant, large comme la mer, vide comme le ciel.

De l'ancien Empire perse, ils ne verront pas les splendeurs.

Isphahan, Shiraz, trop loin, pas le temps, quelle misère!

Le guêpier

La chaleur est intenable, la Route danse et se tord en convulsions.

Au loin, le ciel est blanc comme un ciel de neige. Téhéran cuit aux pieds de

l'Elbourz, étouffe sous les gaz et la poussière en suspension, grande cité moderne, préfiguration de l'Orient futur.

Une folle sarabande les accueille, la circulation est démente. Dans une cacophonie discordante ils se lancent, recommandant leur âme à Dieu ou au diable, et passent sans encombre, comme par miracle, à travers ce fabuleux guêpier.

Changement de décor

La Route s'élève brusquement dans la montagne, par paliers successifs. A mesure qu'ils montent, l'air fraîchit, les contours se précisent, le paysage s'ennoblit de hauts sommets pelés, de vallées en pentes douces où verdissent des oasis. Encore quelques heures de fraîcheur sèche et déjà, dans une végétation luxuriante apparue brusquement, la touffeur de la Caspienne les étreint, les oppresse, les met en eau, leur colle à la peau comme autant de sangsues.

Leur acclimatation est pénible.

A la sécheresse du désert a succédé le climat tropical de ce bassin humide.

Lourd de pluie, le ciel est gris, pommelé de nuages prêts à crever.

Des rizières de la plaine aux forêts des montagnes, la gamme des verts s'assombrit et forme un puzzle aux lignes nettes.

Les maisons sur pilotis, d'abord pimpantes dans leur architecture de bois et de crépi, ne sont plus que misérables huttes lorsqu'ils arrivent à Shah-Pasand, début d'une nouvelle piste.

Le roi et sa cour chassent ici, dit-on, la panthère noire.

Vers Mashhad

L'ambiance débilatante, la fatigue, la moiteur les assomment. Il leur faudra pourtant un moral de fer pour surmonter les difficultés qui les attendent; ces terribles quatre-cents kilomètres torrides de pierres et de poussière.

Route infernale, ils avaient cru t'amadouer. Te voilà pire que jamais, escaladant les cols, glissant dans les vallées arides, traîtresse, vicieuse tu les secoues; dangereuse, tu noues leurs tripes, les fais suffoquer. Tu les épuises pour les laisser pantelants, grignoter tes derniers tronçons faciles dans la plaine, vers Mashhad, la ville sainte. Trop attentifs à tes contraintes, ils en oublient déjà les faces bridées des Turkménis coiffés d'astrakan, venus de la Russie toute proche, la sauvage beauté des montagnes, la douceur de quelques cours d'eau bordés de bocages. Les malheureux, ils n'ont retenu de cette contrée perdue qu'un sentiment trompeur d'inhospitalité. Faut dire qu'ils n'ont pas le temps; ils passent si vite, alors qu'ici, on vit encore à la mesure de l'homme.

Une autre planète

Ce soir, couchés, les mains derrière la tête, ils rêvent face aux étoiles.
Le voyage touche enfin à son but ultime, leur but à eux: ce pays aux mille promesses fabuleuses qu'ils attendent avec ferveur... l'Afghanistan!
A l'aube, une barrière se lève. Une autre planète les attend.
La Route n'a plus qu'eux à bercer dans la beauté plus désertique encore des sites dénudés.
Les distances ne comptent plus.

Hors du temps

A l'horizon qu'ils rattrapent continuellement, un cube brun. Ils s'arrêtent. La Tchaïkhana est plantée là, simplement. A sa porte, la selle orange d'un cheval jette une note de couleur violente. Leurs yeux s'habituent à la pénombre, l'intérieur est frais, très simple.
A même le sol, sur le tapis d'une chambre nue, le thé leur est servi. En une heure, cinq siècles se sont écoulés à l'envers.
Hors de la Route, ils se détendent soudain. Le dépaysement est brutal, le retour aux sources sans transition. Quelle paix, quelle sérénité flotte ici, dans ce petit havre « paumé ». Ils ont oublié l'heure comme par enchantement. Ils ne savent plus, ils ne veulent plus savoir et ne vivre qu'avec le soleil et les saisons! Pauvres espoirs, pauvres types. Ayant perdu le rythme essentiel, ils courent, pressés, après qui, après quoi, sans vivre vraiment. Ils ne savent plus, mais quelques instants pourtant, ils croient savoir. Cruelle désillusion!
La Route, et ses contraintes, est toujours là. Secoue-les, ils allaient divaguer!

La cité médiévale

Hérat, tu les accueilles de tes grands minarets, flèches inutiles d'une antique et gigantesque mosquée aujourd'hui disparue.
Hérat, tu leur donneras généreusement le meilleur de leurs souvenirs, le plus difficile à transcrire; avec tes rues commerçantes en terre battue, bordées d'innombrables échoppes; avec ta nouvelle mosquée ruisselante de teintes brillantes; avec tes hommes en turban, d'une gentillesse sans égale, tes femmes en chador, aux airs de mantes religieuses, tes troupes de gosses, avec la fraîcheur et le calme de tes vieilles maisons de thé; avec tes artisans habiles, tes fiacres rutilants; avec enfin le rythme lent, l'ambiance indéfinissable qui se dégage de toi, ville afghane pouilleuse pour d'aucuns, riche pour eux d'une chaleur d'accueil sans égale, d'un dépaysement hors du temps.
Hérat, tu leur as réservé quelques heures, quelques pauvres instants d'éter-

nité, d'intense communion, de découvertes.
Merci pour eux, qui doivent s'arracher cette fois plus péniblement encore.

Girishk

Une longue rampe, trois montagnes, une courte descente et le désert les reprend, étendue infinie, sans un arbre, sans un filet d'eau, sans une maison. Aucune monotonie pourtant n'en émane, son visage est changeant. Sur l'immensité, la lumière joue toutes ses gammes. Rarement ils se laisseront de cette terre à perte de vue où la Route, fil dérisoire, dicte leur destinée.
Vibrante dans l'éclat de midi, Girishk leur offre son unique rue ombragée.
La Tchaïkhana médiévale, le Pachtou aimable et volubile, le vieillard qui passe l'heure chaude à méditer, son visage serein ne reflétant que paix et sagesse; et cet aveugle aux yeux blancs, les poignets et chevilles ornés de grelots, inquietant joueur de ritchac, instrument primitif dont il tire une musique âpre et rauque.
Ils se rappelleront aussi cette foule de turbans les entourant, avide de voir, de toucher les étranges visiteurs aux yeux bleus; ils n'oublieront pas, s'échappant de chaque boutique, le chant des oiseaux prisonniers; le porteur de bois et sa balance romaine, le fumeur de pipe, le vendeur de hachish, le...

Jusqu'à en crever !

Comme une drogue mal dosée, leur enthousiasme d'un seul coup est tombé. Il ne leur reste que le ciel chauffé à blanc, l'asphalte aux mirages, le désert brûlant et, sur les épaules, une lourde fatigue, une grande lassitude baignée de sueur. Rouler, rouler encore, rouler jusqu'à en crever, jusqu'à la fraîcheur qui ne viendra pas, jusqu'à Kandahar qu'ils ne verront pas...

La lente cadence de l'Orient

Le grand disque orange met longtemps à s'élever ce matin-là, dans une lumière trouble et mordorée. La plaine, large encore, se borde déjà d'arêtes effilées. L'aube est d'une infinie beauté que rien ne trouble.
Les caravanes! Les caravanes! Silencieuses, elles ont surgi sans crier gare, comme sorties de la terre. En tête, très fier, le chef, porte fusil. Derrière, le balancement régulier des chameaux berce les enfants dormants dans les poches de selles richement travaillées. Visions intemporelles que ces nomades, porteurs de trésors invisibles, avançant au pas lent de leurs monstres. Les femmes aux longues robes colorées, aux lourds colliers d'argent, le front orné de franges tressées, une pierre brillante sur la narine,

suivent, de leur démarche souple, les pieds nus, le corps très droit, leurs mains habiles filant la laine.

Ils ne se lassent pas du spectacle plusieurs fois renouvelé, soudain conscients du ridicule de leur vitesse face à la lente cadence de l'Orient. Ah! Se joindre à ces nomades, n'avoir pour seuls soucis que des besoins essentiels! Mais la Route bout déjà d'impatience.

Tristement, ils enfourchent leur monture moderne et sans un mot, ils roulent.

Emotions dans la nuit

Ils se sont couchés aux pieds d'une maison de terre, à la lisière d'un village inconnu, deviné dans la dernière lumière du jour tombant. Leur esprit vagabonde et se perd dans l'infini des constellations.

Tout est calme. Une vibration, soudain, les agite, s'amplifie... La terre tremble! L'impression est fugace, angoissante, déjà passée. Ont-ils rêvé?

Le sommeil tarde à les emporter, la nuit est fraîche pourtant.

Un roulement sourd s'élève, s'estompe, grandit. Quel est ce mystérieux message porté par la brise nocturne? A quelques lieues seulement, les tambours Kutchis scandent les danses d'une grande fête nomade. Venus de cette nuit d'Afghanistan, ces tambours les berceront. Alors ils se rapprochent inconsciemment l'un de l'autre, sous le coup d'une intense émotion. Leur esprit maintenant vagabonde très haut, très loin, et Morphée doucement les emporte.

Salam Kaboul !

Salam! Te voilà enfin, carrefour des voyages, aboutissement et point de départ d'épopées. Tu es belle aussi, mystérieuse avec tes escaliers de maisons accrochées aux flancs des montagnes et ton antique liseré de murailles maintenant inutiles.

Ils sont déroutés par ta vie intense, par tes inquiétantes banlieues de grandes tentes noires, par tes odeurs fortes, tes camions décorés; le souffle court de tes Mongols, bêtes de trait suant sang et eau; par tes porteurs d'eau aux outres gigantesques.

Le dernier rêve

Ils se sont enfin arrêtés. La Route infidèle, lassée de les porter, s'est divisée. Partiront-ils pour Samarkande ou Tachkent? Emprunteront-ils la passe de Kaïber vers l'Inde? Franchiront-ils le Pamir, jusqu'aux frontières de la Chine... Le dos tourné à l'Occident, ils rêvent une dernière fois, refusant la dure réalité. Kaboul, septembre 1970.



Pierre Conne durant le Raid Paris-Kaboul de 1970

Poser les assises de soi-même

Par Daniel Maggetti

«Relatant un déplacement ou un séjour, déployant un monde à part entière, tout récit de voyage fonde la construction progressive d'un sujet»¹. Le récit, ou, mieux, le livre *Impressions...* de Pierre Conne fait écho de manière singulière à cette affirmation d'Adrien Pasquali: il rend compte en effet d'une expérience qui a valeur d'initiation. Dans cette création photo-littéraire qui sera pour lui un *unicum* en tant qu'auteur, le jeune Lausannois âgé d'un peu plus de vingt-cinq ans fait le bilan d'une aventure vis-à-vis de laquelle il est en quelque sorte sommé de se situer, en 1970, pour envisager son avenir. Le raid Paris-Kaboul auquel il participe est une césure symbolique forte dans son existence: il interrompt la régularité de l'écoulement du temps dans l'espace helvétique natal, provoque un décalage spatial et culturel, encourage une autre appréhension de soi, donne lieu à un déploiement différent de sa personne physique et mentale. Envisagée sous cet angle, la trace inédite récemment exhumée de ce parcours – un album de belle facture réunissant élégamment texte et images – ne manque pas de points communs avec de nombreux récits canoniques de la littérature de voyage de l'après-guerre.

Un parcours obligé, mais une naissance à l'écriture

D'autres éléments, en revanche, confèrent à l'ouvrage de Pierre Conne un caractère bien spécifique. Il y a avant toute chose la double contrainte: d'une part, celle qui découle de la règle même du raid, à savoir l'imposition d'un itinéraire et d'une destination collectifs et déterminés d'avance; d'autre part, l'obligation pour ainsi dire contractuelle, pour les participants, de consigner dans un objet livre les échos de leur parcours. Ce dernier aspect mériterait à lui seul tout un commentaire, dans la mesure où il révèle combien était prégnante, il y a un demi-siècle, la croyance en la nécessité de la trace rédigée et documentée en tant que complément, pour ne pas dire couronnement, de l'expérience de la route. Par-delà la simple fonction de fixation mémorielle, le dispositif exigé des participants à cette compétition automobile est un hommage explicite au récit de voyage comme genre doté de vertus multi-

1 Adrien Pasquali, « Voyageurs suisses au XX^e siècle », Histoire de la littérature en Suisse romande, dir. Roger Francillon, Genève, Zoé, 2015, p. 1151.

ples, et comme occasion d'une possible naissance à l'écriture.

Ainsi que le rappelle Adrien Pasquali, il existe en effet une catégorie d'auteurs pour lesquels le voyage n'est pas «seulement la matière à des expériences sensibles, mais une forme d'accès au langage, d'impulsion à dire et à raconter»²: chez eux, différemment de ce qui se passe pour les écrivains déjà chevronnés qui relatent leurs périples, la prise de parole est indissociable de la route, qui la suscite et la fait advenir. La publication et la bonne réception de témoignages de cette nature, de plus en plus intenses depuis le milieu des années 1950, ont certainement contribué à faire de la production de ces devanciers un modèle implicite suffisamment diffusé pour que même les organisateurs du raid en aient intériorisé le bien-fondé. Parmi les représentants de cette classe d'écrivains, on peut recenser plusieurs Romands, auxquels il est probable que Pierre Conne ne soit pas resté insensible: Ella Maillart et Nicolas Bouvier, qui restent de nos jours les plus connus, mais aussi Fernand Gigon et Charles-Henri Favrod, dont le regard sur l'Asie, interrogateur et stimulant, avait de quoi nourrir la réflexion d'un vagabond novice. S'il n'a pas eu le loisir de choisir sa destination et ses étapes entre la France et l'Afghanistan, s'il sait d'avance qu'il ne sera pas question de musarder en chemin ou de changer d'itinéraire, Pierre Conne est tout de même devenu, modestement, conteur et mont(r)eur d'images au fil d'une compétition qui lui a ainsi apporté autre chose, ou quelque chose de plus, que le trophée en jeu. *Impressions...* est bien un geste inaugural.

Se confronter au monde

Indépendamment de la pratique effective de lectures que l'on pourrait convoquer en guise de repères intertextuels pour *Impressions...*, une chose est certaine, qu'accentue plus encore le balisage pour ainsi dire forcé du continent dans le contexte d'un rallye automobile: le voyage de Pierre Conne, comme ceux de tant d'autres de ses contemporains, n'est à proprement parler ni une entreprise d'exploration, ni une découverte de l'inconnu. Il y a certes rupture d'attaches et mise en danger de ses certitudes dans le choix même de partir; mais les surprises de la route tiennent moins à de nouveaux éléments de connaissance – tout n'a-t-il pas déjà été vu, documenté, expliqué, glosé par d'illustres prédécesseurs? – qu'à l'appréhension personnelle, à l'impression immédiate, au contact sensoriel avec le monde et avec l'altérité. Dans une approche phénoménologique de cet ailleurs qui surgit, qui frappe et qui frustre aussi, parce qu'il ne peut être question de s'y arrêter ou de revenir plus

2 Ibid., p. 1152.

longuement à ses manifestations, le choc du décalage éprouvé au quotidien va de pair avec une remise en question profonde, mais en quelque sorte instinctive et immanente, du mode de vie occidental, de ses contraintes, des formes d'aliénation auxquelles il soumet l'individu. S'il est tributaire, directement ou par osmose culturelle, des méditations d'un Bouvier sur l'Iran ou sur le désert, d'une Ella Maillart sur les steppes orientales ou sur l'Inde, *Impressions...* converge aussi et peut-être surtout, par petites touches, avec les récits qui sortent de presse au même moment: on songe aux vastes tableaux de Lorenzo Pestelli dans *Le Long Été* (1970-1971), ou aux lettres que Jean-Marc Lovay adresse à Maurice Chappaz depuis les étapes de son voyage en Asie, réunies – avec les réponses de son aîné toujours à l'écoute – dans le recueil si bien nommé *La Tentation de l'Orient* (1970). Pour la génération hippie, qui est peu ou prou celle de Pierre Conne, l'expérience de la route est fortement orientée par le rejet des modèles bourgeois occidentaux, plus encore après les mouvements de 1968: ce qui va de pair avec une politisation accrue du voyage, dont les aspects alternatifs, anticapitalistes et pré-écologiques sont nettement plus accentués par rapport à la pratique des générations précédentes. Mais il est clair que, du fait même du cadre dans lequel il se déroule, le parcours de Pierre Conne ne saurait être reconduit au modèle des pérégrinations en autostop et au gré des circonstances dans lesquelles se lancent beaucoup de ses contemporains. Comme lorsqu'on le met en rapport avec les récits de Bouvier ou de Maillart, *Impressions...* est surtout parlant dans la mesure où il est traversé d'échos qui font percevoir – indépendamment du talent incontestable de l'auteur pour la mise en forme – l'atmosphère et la sensibilité d'une époque spécifique, telles qu'elles pouvaient atteindre et toucher un jeune Suisse assoiffé d'élargir ses horizons, mais non disposé à bouleverser de façon radicale son insertion dans le contexte socio-culturel qui est le sien. Une inquiétude morale probable mais tenue en respect, en quelque sorte, et à laquelle il n'est pas laissé libre cours. L'ouvrage de Pierre Conne doit ainsi toute une part de l'intérêt qu'il suscite au fait qu'il peut aussi être interprété sous un angle sociologique, comme l'émanation d'un *Zeitgeist* d'autant plus présent qu'il n'a pas eu à être bridé ou corrigé par la soumission aux contraintes qui auraient été celles d'une édition ou d'une diffusion à large échelle. Il serait dès lors inadéquat de comparer cet album aux modèles consacrés convoqués lorsqu'on dresse l'histoire du genre du récit de voyage: il est surtout révélateur, en tant que phénomène collatéral, des usages et des regards qui s'imposent alors. D'où son caractère de témoignage passionnant (et plein de goût) d'un certain état du voyage.

La part de l'image

Du point de vue de la forme, *Impressions...* mise sur une forte présence de la photographie, et apparaît par là également comme le témoin de l'évolution de la pratique du récit de voyage dans la quête d'un équilibre entre le texte et l'image. Ella Maillart avouait rédiger ses livres à partir des photographies qu'elle rapportait de ses périple, sans pour autant les donner en reproduction – la norme du genre privilégiant la restitution textuelle. *L'Usage du monde*, il n'est pas inutile de le rappeler, est dès l'origine du projet conçu comme la mise en présence simultanée du récit de Nicolas Bouvier et des dessins de Thierry Vernet: la transposition et l'interprétation priment ainsi approche mimétique. Significativement, le même Bouvier fait ses premières armes en tant que photographe pendant son voyage, et va abondamment puiser dans sa réserve de clichés pour illustrer, en 1967, *Japon*, qui paraît dans une collection, celle des «Atlas des voyages» des Éditions Rencontre, témoignant de l'importance de plus en plus grande donnée à la trace photographique, sous l'impulsion notamment de Charles-Henri Favrod, directeur de la série. Lors de la réalisation de *Impressions...*, l'intégration des photographies dans les récits et l'instauration d'un dialogue texte-image sont des acquis dont les auteurs peuvent et veulent tirer avantage, laissant de côté la description-traduction des photographies-témoins qui avait dominé les productions textuelles des générations précédentes. Par l'exhibition des images prises en route, qui apparaissent comme des moments de capture de la réalité irremplaçables et à même de produire un effet de *saisie* auprès du lecteur-spectateur, le livre de Pierre Conne apparaît à nouveau comme un surcroît de son temps, et des paris que celui-ci fait sur la capacité de *participation* du destinataire d'un ouvrage de cette nature.

Une parenthèse féconde

Pour Pierre Conne, l'aventure du Paris-Kaboul sera une parenthèse lumineuse, refermée au moment où il rentre non seulement en Suisse, mais surtout dans une existence cadrée, encadrée et réglée. L'expérience lui aura cependant offert l'occasion de mettre en place un dispositif textuel et photographique qui en garde le souvenir et, ce faisant, lui confère un ordre et un sens. Et il y avait là, à ne pas en douter, largement de quoi pour que *Impressions...* devienne la source d'une nostalgie existentielle que d'innombrables voyages ultérieurs ne cesseront de raviver tout au long de la vie de son auteur.



1. Musiciens accompagnant l'Atan, danse nationale afghane (pachtoune) ©Pierre Conne

La « Croisière jeune » : le Raid Paris-Kaboul entre mémoire et impressions Par Samuel Thévoz

« Là-bas commençait un autre monde, [...] là-bas était la frontière que je devais franchir... »

Annemarie Schwarzenbach, «Thérapie», National Zeitung, 3 avril 1940

Trip au drive-in : travelling arrière sur le « grand départ »

«Ils attendent, l'ombre de la Croisière jaune planant sur leurs épaules.» *In medias res*, le récit poétique *Impressions...* de Pierre Conne s'ouvre sur la scène du «grand départ», le samedi 1^{er} août 1970, à la tombée du jour sur un gigantesque parking, celui du marché des Halles de Rungis. C'est le nouveau «Ventre de Paris», comme l'écrit Pierre Conne, ouvert une année plus tôt, comme pour célébrer, en hors-d'œuvre gargantuesque, l'avènement du règne Pompidou. À perte de vue sur l'«asphalte aux mirages», «non-lieu» converti l'été en cinéma *drive-in* à l'américaine, se serrent aile contre aile un demi-millier de 2 CV, Dyane et Méhari, seuls véhicules admis au concours. Les quelque 1'300 «jeunes» de 18 à 30 ans à qui le grand raid est réservé, encore grisés par les événements de Mai 68, s'appêtent à rejoindre la «plus vieille route du monde» jusqu'à la «fascinante capitale» afghane, la «moyenâgeuse» Kaboul, au milieu d'un «pays de déserts et de montagnes». Ces mythes «orientalistes» aux senteurs hippie, le rêve de tourner le dos aux «Trente Glorieuses» alors triomphantes mais au seuil de la première crise pétrolière (1973), nous les retrouvons explicitement autant dans les feuilles de route détaillant l'itinéraire et la «liste des périls à éviter», dans la presse qui couvre le raid «éclair» (le retour est prévu le 29 août) que sous la plume des raiders, ainsi *Les Impressions...* de Pierre Conne.

1931-1970 : deux rallyes sous les signes changeants de l'aventure

À vrai dire, ces formules se trouvent déjà instrumentalisées dans le premier communiqué de presse de Citroën (voir 4 p. 34), publié à partir du 30 avril 1970

seulement, dans la presse à grand tirage, du journal *Tintin* au quotidien *Le Figaro* en passant par *L'Équipe* ou *La Revue automobile africaine*. Après une rapide enquête auprès du public-cible, le raid Citroën-Total Paris-Kaboul-Paris (PKP) est organisé presque au pied levé par le nouveau directeur des relations publiques de Citroën, Jacques Wolgensinger, auparavant journaliste et également co-auteur avec son épouse Monique des romans d'aventure du cycle «Le Tour d'Europe de Jan et Marta» parus en 1969 chez Fleurus, éditeur pour la jeunesse. L'un des volumes est intitulé : *Le Rallye des Mille Lacs*. L'année même du Raid, «Wolgen», comme l'appellent aujourd'hui encore les vétérans *rallyemen*, publie sous la forme d'un récit d'aventure *L'Épopée de la Croisière jaune* dans la collection «Plein Vent» de Robert Laffont (Total en offrira un exemplaire à chaque participant). Ce faisant, l'auteur-publicitaire ne manque pas son opération *marketing* en établissant un lien indéfectible entre l'«Expédition Citroën Centre-Asie» de 1931 et la «Croisière jeune» de 1970, comme l'a appelée la presse, dont le service de communication Citroën est en train de construire le prototype.

En répondant aux rêves de la génération montante, le constructeur automobile a ainsi cherché simultanément à faire un coup médiatique sans précédent et à construire son propre mythe au sein de l'histoire européenne des déplacements motorisés. Les autochenilles du groupe «Pamir» de la Croisière jaune avaient rejoint Téhéran à Kaboul en plus d'un mois : les 2 CV du PKP parcourt la même distance en cinq jours (voir 2 & 3 p.33).

En 1931, le constructeur relevait des défis géographiques et techniques évidents en termes d'ingénierie et de logistique. Sa stratégie puisait sa légitimité dans l'imaginaire de l'exploration. De mai à novembre la même année, l'Exposition coloniale internationale offrait à la foule dans l'enceinte du parc de Vincennes un «tour du monde en un jour». Aussi André Citroën (1878-1935) consulte-t-il Sven Hedin, figure populaire de l'exploration de l'Asie centrale; en 1929, il propose en outre à Alexandra David-Neel, «nouvelle aventurière» par excellence consacrée par son *Voyage d'une Parisienne à Lhassa* (Plon, 1927), de prendre part à l'expédition – elle finira par refuser: «le vent est à l'aventure, pour eux comme pour moi, à travers l'Asie», confie-t-elle à son mari le 13 juin 1929. «Mais ces gens n'ont aucune idée de l'Asie. Les Européens sont mal vus et ont perdu tout prestige en Chine.» En définitive, le rallye convie des personnalités marquantes comme Pierre Teilhard de Chardin et se double de plusieurs missions scientifiques, l'une notamment, archéologique, dirigée par Joseph Hackin, conservateur du musée Guimet et d'une équipe de journalisme, de photographie et de cinéma.

En 1970, l'exploration ne peut plus être que celle des fonds marins et de l'espace; le terme prend alors un sens fortement métaphorique et modifie profondément l'esprit de l'aventure. Aucune meilleure définition alors de l'aventure que celle, dans la même décennie, d'un célèbre dessinateur de bédé revisitant par la fiction le terrain de chasse asiatique du Grand Jeu impérial (*Great Game*). Ainsi son personnage Raspoutine, justifiant un «coup» raté – un couteau lancé sur son compagnon de route (et de fortune): «J'ai voulu t'offrir une émotion, Corto, parce que je t'aime bien... [...] Dieu seul sait ce que c'est moche de vivre dans un monde sans aventures, sans fantaisie, sans joie...» (Hugo Pratt, *Corto Maltese en Sibérie*, Casterman, 1979, p. 14). Au loin du registre sinistrement romanesque du desperado, un journaliste résume en termes plus prosaïques l'aventure offerte par le PKP:

« Dans un monde où il n'y a plus sur les cartes de zone blanche, de « terres inconnues », on peut encore vivre, trembler, espérer, avoir peur, s'extasier devant un lever de soleil et se prouver que l'homme est encore plus résistant que la machine et que c'est lui qui commande.»

(Philippe Letellier et Jean-Jacques Dupont, «Vers l'Asie: la Croisière Jeune 1970», *L'Auto Journal*, 24 septembre 1970)

Les fumerolles de l'ailleurs : le mythe Citroën, Dyane et moi

Cette «fin de l'aventure» s'exprime dès le «grand départ» sur le drive-in dans les *Impressions...* de Pierre Conne:

« Ils se croient libres, légers fétus de paille ballottés, utilisés par le système. Qu'importe ! Ils n'en veulent rien savoir, s'en foutent. Ce qu'ils ne verront pas, ils l'inventeront, le recréeront de toutes pièces dans leur esprit, se forgeant leur univers, leur propre dépaysement, leur cinéma. Un frisson court. Une excitation fébrile soudain les anime. Les yeux brillent. Ils s'ébranlent, déjà l'Orient les a drogués. »

En contrepartie ou peut-être même en antidote à ce *hangover* provoqué par les vapeurs de l'aventure (et les émanations de gasoil), l'émotion ressentie dans l'expérience vécue du voyage est certainement l'aspect le plus saisissant du récit: «sous le coup d'une intense émotion, leur esprit maintenant

vagabonde très haut, très loin, et Morphée doucement les emporte». Celle-ci se traduit notamment dans le texte par l'absence de référence au moyen de transport placé au centre du dispositif d'auto-célébration de Citroën. *Impressions...* substitue à la Dyane une figure allégorique: la Route. Dans l'histoire littéraire des déplacements en automobile, les voyageurs s'attardent volontiers à décrire leur moyen de transport, lieu de vie et d'échanges ambulants, réduction moderne de la caravane nomade; leurs récits évoquent avec abondance les difficultés techniques qui rythment, interrompent, bouleversent ou interdisent le voyage. Ainsi, pour se limiter à des voyages effectués dans les mêmes contrées, en 1939, la Ford Roadster «De Luxe» V8 de dix-huit chevaux de Christina (*alias* Annemarie Schwarzenbach) devenait un personnage «moteur» du récit viatique sous la plume d'Ella Maillart dans *La Voie cruelle* (1952), tandis qu'en 1953, la Fiat 500 «Topolino» de Nicolas Bouvier et de Thierry Vernet se muait en figure aux allures multiples et changeantes dans *L'Usage du monde* (1963). Pourtant, cette disparition littéraire de la machine vouée au bon usage du monde (selon le titre de l'«Atlas du voyage» et «mode d'emploi philosophique» viatique qu'est le livre de Claude Roy paru en même temps que le récit de Bouvier) n'est pas absolument consommée dans le texte de Pierre Conne, car la présence de la Dyane se réduit à deux uniques formules, en début et en fin de texte.

La première mention («lucioles en folie lancées dans la nuit») sublime, comme dans la poésie urbaine post-romantique (Baudelaire entre mille autres), le prosaïsme (postulé par la posture «anti-moderne») de la culture matérielle par le jeu du langage et de la métaphore; la seconde, en littéralisant au contraire le nom du véhicule – lui conférant au passage par l'allitération une dimension poétique –, annule par le langage la distance, fustigée tout au long du récit, qui sépare les voyageurs des populations locales. Au moyen de la Dyane (leur «deux chevaux» chasseresse) «ils enfourchent leur monture moderne et, sans un mot, ils roulent», comme «le roi et sa cour chassent ici [sur une piste commençant à Shah-Passand (Azadshar)], dit-on, la panthère noire».

Par-delà le seul mythe Citroën, les lieux traversés par le PKP sont hantés par les récits héroïques dont les livres scolaires et la culture littéraire populaire entretiennent le souvenir. Les rallyes sont des conquêtes à la gloire de la modernité sur un terrain d'aventure dont la presse ravive à l'envi les modèles anciens, d'Alexandre le Grand à Gengis Khan, des caravanes de la route de la Soie aux cavaleries impériales achéménides. Pierre Conne les évoque lui aussi: «Les caravanes! Les caravanes! Silencieuses, elles ont surgi sans crier gare, comme sorties de la terre. En tête, très fier, le chef porte fusil. [...] Vision

intemporelles que ces nomades, porteurs de trésors invisibles, avançant au pas lent de leurs monstres.»

Simultanément, les contemporains du Raid ne se privent pas non plus de faire de la 2 CV le «Sancho Pança de l'automobile» et d'en conter les «Mille et une aventures». Sur les hauts plateaux d'Anatolie, Pierre Conne et Ernest Imhof, eux, s'inventent des personnalités fictives précisément empruntées à ce fonds commun de l'aventure en Asie et qu'ils mettent face à face (ou dos à dos?): ils sont simultanément Tamerlan, le cruel guerrier aux conquêtes fragiles, et... Jeff Kessel, type de l'aventurier moderne ayant fait de l'aventure sa vie et son œuvre, entre reportages et romans. Outre les références citées, la bibliothèque de Pierre Conne regorge d'ouvrages de Kessel fatigués par le temps.

Notons à ce sujet que Jacques Wolgensinger, une fois de plus, avait pris les devants et utilisait sciemment cet héritage littéraire ancien et contemporain. Dans un troisième récit dédié aux raids automobiles, Wolgensinger met en place immédiatement une véritable fabrique narrative de la mémoire des trois raids qu'il a «inventés» successivement: après le PKP, eurent lieu le Paris-Persépolis-Paris en 1971, version upgrade du raid de 1970, puis le Raid Afrique en 1973, renvois en miroir inversé à la Croisière noire (1924) et à la Croisière jaune (1931). Au sujet du PKP, il fait la part belle au concours puissant de l'imaginaire dans la réussite du raid – non sans dissimuler certains conflits avec la réalité géopolitique contemporaine et les enjeux géostratégiques du projet: «Le but: Kaboul! [...] où le Moyen Âge est encore partout présent; l'Afghanistan que *Les Cavaliers* de Kessel, ouvrage paru quelques mois plus tôt, avaient coloré d'héroïsme et d'aventures dans toutes les imaginations.» (*Raid Afrique*, 1974, p. 31). Un qui-pro-quo parlant s'est glissé sous la plume de Wolgensinger: quelques mois plus tôt, c'est non *Les Cavaliers*, paru en 1967, soit trois ans avant le PKP, mais un autre succès de librairie qui visibilise ces contrées et suscite des émules: dans *L'Afghanistan* (Hachette, coll. «Réalités», 1970), préfacé par Kessel, Roland et Sabrina Michaud, reporters photographes aventuriers, revenant de leur expédition «Caméléon» Paris-Singapour en Steyr-Puch Haflinger, découvrent en effet dans le corridor du Wakhan au pied du Pamir la vie des caravanes kirghizes qu'ils rejoindront et documenteront dans une expédition ultérieure, en 1971, après obtention de l'autorisation exceptionnelle de Mohammad Zaher Shah (1933-1973). Les auteurs avaient gagné en 1963 le Prix Citroën pour leur expédition à travers l'Afrique orientale en 2 CV. Le livre de Kessel, lui, paraît chez Flammarion dans la collection «L'Aventure vécue», inaugurée en 1960 par *La Terre en rond* de Jean-Claude Baudot et Jacques Séguéla, qui avaient

défié la chronique par leur tour du monde en 2 CV par lequel ils avaient remporté le Prix Citroën du «Tour du monde» tout juste créé.

1907 : un rallye pionnier sur le terrain du Grand Jeu

En évoquant *Les Cavaliers* de Kessel et la vie traditionnelle des caravanes des nomades, Wolgensinger adosse le PKP à un imaginaire dont témoigne à son tour le récit de Pierre Conne. Les premières affiches publicitaires des années 30 jouaient littéralement sur le nom de la 2 CV en la montrant à la campagne croisant une charrette tirée par un cheval unique. En 1970, cette confrontation se rejoue en Orient et paradoxalement, la 2 CV, véhicule utilitaire endurant mais sans prétention sportive, est perçue comme symbole de technologie et de vitesse. De ce point de vue, le PKP rejoint une autre histoire des déplacements, celle de l'histoire des rallyes entre l'Europe et l'Asie. Le premier raid motorisé eut lieu pendant l'été 1907 : le rallye Pékin-Paris. L'événement, auquel participèrent cinq équipes *select* (le prince Scipion Borghese et sa femme Maria remportent le prix : un magnum de champagne Mumm), était déjà conçu en termes de publicité en associant le soutien d'un constructeur automobile, De Dion-Bouton, et la couverture médiatique de la presse à grand tirage, le quotidien *Le Matin* (voir 5 & 6 p.35).

Ce rallye pionnier opérait dans la culture populaire européenne une réappropriation, sous le couvert de l'exploit sportif et du divertissement, de territoires jusqu'ici hauts lieux de manœuvres impérialistes. L'événement consacrait du même coup un nouveau sous-genre de la littérature d'aventure dont le 19^e siècle était épris (le succès phénoménal de la revue *Le Tour du Monde* en est le plus clair révélateur) : l'«envoyé spécial» du *Matin*, Jean du Taillis, publie en volume chez Félix Juven, éditeur pour la jeunesse, son récit-reportage sous le titre *Pékin-Paris automobile en quatre-vingts jours* (1907). Ce dernier est préfacé par le célèbre romancier Gaston Leroux, lui aussi reporter et auteur cette même année des *Mystères de la chambre jaune*, les premières aventures de Rouletabille. De son côté, Luigi Barzini, journaliste du *Corriere della sera*, qui accompagnait les Borghese, publie *La Metà del mondo vista da un'automobile: da Pechino a Parigi in 60 giorni* (Milano : Ulrico Hoepli, 1908). Le récit est traduit en onze langues différentes, dont le français chez l'éditeur populaire Hachette, spécialisé dans la littérature d'éducation, de voyage et de géographie (*De Pékin à Paris: la moitié du monde vue d'une automobile en soixante jours*). C'est dire combien s'entremêlent dès cet épisode fondateur des voyages motorisés en Asie enjeux commerciaux, médiatiques et littéraires.

1970 : les enjeux avoués et cachés d'un Grand Tour de grandes vacances

De surcroît, le phénomène des rallyes a subi de multiples développements. Le PKP remplace le Prix Citroën du «Tour du monde» créé en 1960 et transforme les exploits d'individus en aventure collective : il devient ainsi une formule en modèle réduit du Grand Tour, voyage d'apprentissage pratiqué par les jeunes aristocrates au 18^e siècle pour parfaire leur éducation.

La forme du raid et le choix de l'itinéraire ne naissent pas *ex nihilo*, mais s'inspirent directement du Marathon Londres-Sydney qui s'est tenu en avril-mai 1970. Ce marathon automobile a sillonné en particulier les territoires de l'Iran et de l'Afghanistan, comme la Croisière jaune quatre décennies plus tôt, comme aussi des aventuriers solitaires en 2 CV, tel Antoine Soenen lors de son raid Paris-Saigon en 1963 (*L'Asie en dentelles*, Rouen : Piot, 1965). Le Marathon Londres-Sydney apparaît comme le terrain d'essai «élitaire» controuvé par Wolgensinger pour concevoir le prototype de l'événement «jeune» et populaire par lequel il revisitera le mythe d'origine de la 2 CV. En 1970, si certains dérapages témoignent de ce que le constructeur et la presse présentent comme des risques collatéraux (le nombre sans doute excessif de participants, des accidents, quatre morts), le projet n'est pas entrepris au petit bonheur la chance. En France, sont mobilisés le concours de la compagnie pétrolière Total, partenaire depuis 1968 (un rallyeman toutefois était sponsorisé par Esso, partenaire de Peugeot!), ainsi que le haut patronage du Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs. L'esprit d'aventure trouve ainsi en l'automobile populaire le moyen de répondre à des enjeux médiatiques, nous l'avons vu, mais aussi éducatifs et économiques, nous avons commencé à le voir.

En France, il s'agit de rajeunir l'image d'un véhicule traditionnellement réservé à des déplacements de proximité, dont les chiffres des ventes témoignent qu'ils sont en baisse depuis l'avènement de la Renault 4, et que la Dyane, lancée sans le succès escompté en 1967, n'a pas suffi à relever. Parallèlement, une entreprise automobile s'associe à l'État pour propulser pendant les grandes vacances estivales un millier de jeunes «venus de partout», écrit Pierre Conne – toutefois, ils sont aux quatre cinquièmes français (à noter que deux équipages viennent de Téhéran et un d'ex-Yougoslavie) – sur le *hippie trail*. Ce, non pour les voir s'éparpiller sur les chemins de Katmandou, mais en leur imposant un certain nombre de contraintes tout en leur faisant miroiter des «prix intéressants» à leur retour.

De ce point de vue, l'événement relève, au lendemain de Mai 68, d'un projet que l'on pourrait dire idéologique. L'Aurore du 24 juillet 1970 décrit le profil sociologique des participants à ce Grand Tour des grandes vacances mettant l'Aventure à la portée de tous: «Qui sont ces touristes nouvelle vague? En dehors des étudiants, moins de la moitié, ils appartiennent aux corps de métiers les plus divers. On note cependant une forte proportion de mécaniciens et de membres du corps médical.» Pierre Conne, lui, dresse un portrait en perspective cavalière de lui-même et de ses compagnons de route: «Petits aventuriers à la conquête de l'impossible, enfants gâtés à la recherche du frisson calculé, tendres contestataires, vrais bourgeois, faux hippies». Le point de vue est certainement juste, qui trahit l'esprit néo-libéral de ce «rite de passage» moderne:

« L'itinéraire était libre. [...] En effet, s'il me semblait nécessaire de ne pas lâcher ces jeunes dans la nature sans leur fournir toute l'assistance que nous pouvions, il me semblait non moins nécessaire de ne pas les encadrer de trop près, de ne pas les enrégimenter, ce qui eût ôté pour eux beaucoup de charme à leur voyage et de mérite à leur réussite. Il leur était simplement demandé de faire pointer, dans une fourchette horaire très large, leur passage en certains endroits. [...] Le Raid n'était pas une course, mais c'était un concours.»

(Jacques Wolgensinger, *Raid Afrique*, op. cit., p. 31-32)

Les voyages forment la jeunesse, dit-on, mais ici le langage est clairement celui de l'entrepreneuriat («réussite», «concours»), teinté de paternalisme à la française; les valeurs sont celles qui conjoignent esprit «*corporate*» et initiative individuelle. L'esprit de débrouillardise en équipe réduite (à dominante masculine) avec les «moyens du bord», le goût du défi, l'expérience personnelle sont mis au profit de la collectivité dans le respect du cadre institutionnel. Aussi les conditions de participation ne se limitent-elles pas à des enjeux techniques. Les prix ne sont pas décernés au plus rapide (le premier concurrent revenu à Rungis ne figure en effet pas dans le palmarès final!): ils récompensent au contraire ceux qui ont respecté les consignes de conduite au plus près et produit un «reportage», sur le mode «scolaire» d'une dissertation libre ou d'un texte d'évocation (progressivement limité à cinq pages), accompagné de trois photographies symboliques (Turquie, Iran et Afghanistan) et de six autres clichés. Cette composante culturelle semble avoir été décisive pour Pierre Conne et Ernest Imhof.

Les journaux des pays traversés relatant l'événement envisagent l'usage de ces textes à des fins touristiques. Il est à ce sujet significatif que, lorsque de rares journalistes français se posent la question des intérêts de ces pays dans l'organisation du PKP à laquelle les gouvernements ont été conjoints, ils se bornent à évoquer les aspects relatifs à l'apport financier et au développement touristique – enjeux de premier ordre, bien sûr, à l'ère de l'industrie touristique globalisée. Pourtant, dans ces pays, Citroën-Total poursuit certainement aussi, comme en France, des enjeux de conquête publicitaire et économique. En ex-Yougoslavie, à Koper, la société Tomos monte des 2 CV depuis 1960 et, une année après le PKP, Citroën optimise la production de l'usine. En Iran, la SAIPA (Société anonyme iranienne de production des automobiles Citroën), établie à Téhéran depuis 1965, assemble des Dyane dès la commercialisation du modèle: la 2 CV chasserresse devient ici la Jyane, le «lion». Pierre Conne marque un certain étonnement en traversant l'Iran de Mohammad Reza Shah Pahlavi (1919-1980), car c'est à ce pays, «préfiguration de l'Orient futur» (Orient avalé par l'Occident, donc) et second exportateur de pétrole au monde, qu'il réserve les trois occurrences du terme «moderne» dans son texte. À une période d'apogée précédant une période de crise globale, le PKP, promouvant un symbole national de l'industrie française, occupe de ce point de vue non seulement une position importante dans l'histoire des déplacements (motorisés) internationaux, mais aussi dans l'histoire postcoloniale de l'industrialisation, de la mondialisation économique et du tourisme.

Médias du Raid : les textes de concours ou l'initiation au monde (du marketing)

On ne peut que penser pour finir à une résurgence ultérieure de l'histoire racontée ici: en 1986, Jacques Séguéla, vingt-six ans après avoir effectué le tour du monde en 2 CV (et huit décennies après le Pékin-Paris), devenu entre-temps auteur et agent publicitaire, conçoit pour Citroën un spot publicitaire qui a fait date: une Citroën AX, conduite par une actrice chinoise, descend à toute bombe un tronçon de la muraille de Chine, négocié à haut prix avec Deng Xiaoping. À son arrivée, des paysans chinois, bien sûr coiffés d'un «chapeau de riz» conique, s'exclament (en riant): «Révolutionnaire!» Le geste médiatique, visant à relever l'image de la marque, se veut aussi un coup capitaliste porté au bastion communiste dans la course au marché chinois des industries occidentales. L'AX deviendra d'ailleurs le moyen de transport d'élection de Pierre Conne et famille, fidèle comme Ernest Imhof à Citroën. Une continuité se dessine donc entre le PKP et la vie ultérieure de Pierre Conne qu'il est possible de retracer.

En 1970, Jacques Séguéla figurait en bonne place parmi les membres du jury du PKP, entouré des représentants des entreprises organisatrices, les ambassadeurs d'Iran et d'Afghanistan, le délégué culturel de l'ambassade de Turquie, de journalistes de la radio et de la télévision, de la presse jeunesse et sportive, de revues de photographies, enfin du président de la Société des explorateurs dont Paul-Emile Victor, Louis Liotard, Ella Maillart, Théodore Monod, Louis Audoin-Dubreuil, Alexandra David-Neel étaient membres éminents. Sise dans les murs de la Société de géographie de Paris et née, en 1937, presque en même temps que la 2 CV, la Société des explorateurs gère notamment le Prix Liotard, décerné par le Président de la République. Le comité réuni pour la sélection des gagnants du PKP souligne ainsi autant l'évolution au 20^e siècle de la notion d'aventure que les liens étroits entre le monde de l'exploration et les intérêts de l'État. (voir 7 p.35)

Les trois premiers textes primés portent, dans l'ordre du palmarès, les titres suivants: *Le Petit Prince*, *Ombres et Lumières*, *Mais pourquoi diable?*. Le quatrième prix international est décerné aux *Impressions...* de deux typographes vaudois. L'un, Ernest Imhof, était déjà bourlingueur et s'était lancé, six ans auparavant, jusqu'à Katmandou et Bornéo en vélomoteur avec Julien Zaccariotto, un ami lui aussi typographe; l'autre, Pierre Conne, effectuait là son premier voyage d'apprentissage; tous deux férus de voyages et proches par leur métier et par leurs relations au monde de la littérature viatique helvétique.

Impressions..., une publication paradoxale : du texte de concours au livre secret

«Sa façon à lui de tailler la route», ainsi les *Impressions...* de Pierre Conne sont-elles caractérisées par son compagnon de route, Ernest Imhof. Tailler la route, comme on affûte un crayon dont la mine s'est abîmée, éreintée au contact du papier: le voyage et le texte se rejoignent sous un mot-clé, celui d'«épreuve». Les *Impressions...* montrent bien un corps-à-corps, à la manière d'Équipée de Victor Segalen, entre les raiders et la Route, «fil dérisoire», corde raide à flanc de coteau, partageant sans ligne de séparation stable les territoires du rêve et de la réalité. Imprimé, le texte l'a été dans la presse suisse au moment de la remise du prix. Imprimé, il l'a été surtout au moment où Pierre Conne en a fait un livre pourtant resté confidentiel même dans la famille. Dans le livre, le voyage se déploie selon un triple dispositif, visuel, textuel et musical: les photos noir-blanc sélectionnées pour le concours accompagnent librement le fil du récit, le texte soigneusement mis en page sur papier transparent, sous lequel se devinent, enfin, des instruments de musique afghans sérigraphiés en rouge, font écho aux nombreuses évoca-

tions des «musiques âpres et rauques» du texte ou des tambours «venus de cette nuit d'Afghanistan» des Kuchis, ces nomades – une fois encore! – pachtounes de souche tzigane, dont la musique a été évoquée aussi par Nicolas Bouvier dans *L'Usage du monde*. (voir 1 p.18)

«Profusion d'images sonores, concert visuel» auxquels rend ici hommage Julie Hénoc, cette stratigraphie voulue par le typographe laisse imaginer au cours de la lecture l'ivresse «de couleurs et de sons» (et d'odeurs) éprouvée en voyage. Portant en lui les signes d'une mémoire collective du voyage en Asie, le texte est aussi la trace mémorielle de l'expérience vécue à laquelle il s'emploie à donner une trame et à rendre les complexes nuances, comme autant de «gammes de tons». Surtout, cette «vie intense» de l'expérience sensorielle prend en général corps «hors de la Route», cette «amante exigeante» dont le texte ne reprend que par bribes le fil de l'itinéraire tel que décrit télégraphiquement dans les feuilles de route distribuées par Citroën, véritable cadre éprouvant et contraignant que cherche à déjouer *Impressions...* Aussi le texte prend-il sens de l'alternance du mouvement et de l'arrêt; les haltes, les Étapes, apportent, malgré leur durée trop brève et les rencontres trop furtives, sa respiration au récit. La *tchaikhana*, lieu de sociabilité fondamental de la vie du désert, «boîte» à récits partagés évoquée déjà par Kessel et les nombreux voyageurs (Annemarie Schwarzenbach, Nicolas Bouvier, entre autres), devient pour Pierre Conne l'expression symbolique – au-delà des bornes spatiales et temporelles du voyage. Le terme («maison de thé») est translingual, c'est un mot nomade: il est quasi identique dans de nombreuses langues d'Asie, jusqu'au *cha khang* tibétain; de façon plus importante encore, il porte dans son nom même le souvenir de longs trajets effectués sur les pistes des déserts de la grande Asie: dans les langues où «thé» se dit tcha, tchaï, la route d'acheminement a été terrestre, tandis que dans celles où l'on dit Tee, tea, la route a été maritime. Il s'agit ainsi en quelque sorte d'un lieu pris dans le mouvement, d'un lieu transaérial, pour reprendre le néologisme de l'historien des littératures mondiales Ottmar Ette, un espace hors frontières: Pierre Conne le choisira pour nom de la maison familiale lausannoise, construite peu après le Raid.

Le récit du voyage alterne logiquement Route et Étapes, mouvement et halte. Il se divise en vingt-et-unes étapes, contre les vingt-six étapes marquées sur la carte du Raid et les sept «postes de contrôle» organisés par Citroën (voir 8 p.36). En outre, il s'écarte en tous points de la logique du carnet de route ou du journal de voyage tenu au jour le jour. La mise en séquence des Étapes exprime également une progression tout autre que le simple tracé sur la carte et établit ses propres zones-frontières, oblitérant les conditions géo-

politiques du Raid. Les sous-titres donnés aux évocations soulignent cette dynamique propre au récit: «mirages», «déchirements», «traversées symboliques», «changements de décor». Le «but» de Pierre Conne est d'atteindre cette «autre planète» (l'expression est devenue commune dans les récits du Raid) à laquelle conduisent tous les «Vers...» du texte: «Ah! se joindre à ces nomades, n'avoir pour seuls soucis que des besoins essentiels!». (voir 9 p.37)

Cette lamentation topique de l'aventurier moderne s'exprime dans un dispositif original où le narrateur s'abstrait du récit pour n'évoquer qu'un «ils» collectif: ce sont tous les raiders au départ puis les deux seuls co-équipiers *on the road* dont la subjectivité propre est subsumée par cette «troisième» personne du pluriel. Le «je» du narrateur, attendu dans tout récit de voyage, *a fortiori* dans tout récit d'impressions, n'existe qu'en creux face au «Tu» qu'est la «Route infernale.»

Ce dispositif énonciatif résonne sans nul doute de souvenirs littéraires. Réminiscence peut-être scolaire – que l'on pense aux «Djinns» des *Orientales* (1829) de Victor Hugo – ou réponse créative à des lectures de récits de voyage modernes à la marge des canons du genre. Ainsi le «retour aux sources» d'*Impressions...* pourrait-il s'avérer réalisation personnelle de questionnements philosophiques, spirituels et esthétiques provoqués en amont:

« Dites, qu'y a-t-il à gagner dans les voyages lointains ?
– Cette distance qui fait que le regard s'aiguise et
qu'on voit clair, cette distance qui fait que les liens
se tendent et qu'on aime dur, cette clarté qui a nom
Détachement. »

(Lanza del Vasto, *Le Pèlerinage aux sources*, Denoël, 1943, p. 10)

Force est de souligner que ce dispositif a bien pour effets de suspendre l'adhésion du narrateur aux principes même de la tradition viatique, de dessiller le regard porté sur lui-même et sur les autres et, enfin, de creuser la distance qui le sépare de l'Asie fantôme, terre rêvée interdite par les conditions, exposées ici, du PKP. Or le récit ne se conclut pas sur le terme réel du voyage, car le «marché persan» de Rungis relocalisé à la croisée des «chemins de Kaboul», pour reprendre quelques-uns des titres des quotidiens de l'époque, n'en est pas l'aboutissement.

Le terminus du texte se positionne au contraire au «carrefour des voyages, aboutissement et point de départ d'épopées», au point de se donner pour lieu et date d'écriture une fiction: «Kaboul, septembre 1970». Ici, la Route

est déroutée: elle se divise dans la multiplicité des espaces mythiques non encore foulés: au Nord, la route de la Soie, au Sud-Est, la passe de Khaïber. Le retour (raconté sans gloriole à sa famille et rappelé par Ernest Imhof), division profonde, divorce intime, est une impasse.

Le PKP comme rite d'apprentissage

Si la force de résistance du texte s'oppose de manière éclatante à l'idéologie du Raid, l'originalité recherchée dans cette production littéraire répond certainement aux critères établis par le jury du PKP. Pierre Conne imaginera d'autres supports pour son texte qui ne trouveront pas leur achèvement *public*. La *porta Orientis* intime au seuil duquel il se tient résolument dans *Impressions...* par l'acte d'écriture se doit de rester ouverte aux horizons multiples, aux orientés de l'avenir. En effet, les voyages en Orient de Pierre Conne, seul ou en famille, seront nombreux. Plus qu'un reportage sur le Raid, *Impressions...* délivre ainsi le moment d'une épiphanie, une expérience formatrice – au même titre, certainement, que son apprentissage «officiel» de typographe. Apprenti auprès de son propre père (lui-même voyageur en Asie et passionné de cimes alpines) – peut-être Pierre Conne a-t-il perçu dans l'éducation paternelle, tout en refusant de le suivre sur cette voie, des échos de la «recherche» de ce dernier, chevalier Rose-Croix du Grand Orient. Les «voyages» (ou «péréambulations») sont centraux dans l'initiation maçonnique par leur portée symbolique; ils apportent à l'apprenti la maîtrise de ses «outils» et la domination de ses sentiments, de ses émotions, de ses «énergies». Le chemin choisi par son fils pour gagner sa *porta Orientis* aura sans doute paru une fantaisie de profane à celui qui, au retour de son fils, le surnomma le «Maboul de Kaboul» (expression par ailleurs simultanément goûtée par la presse).

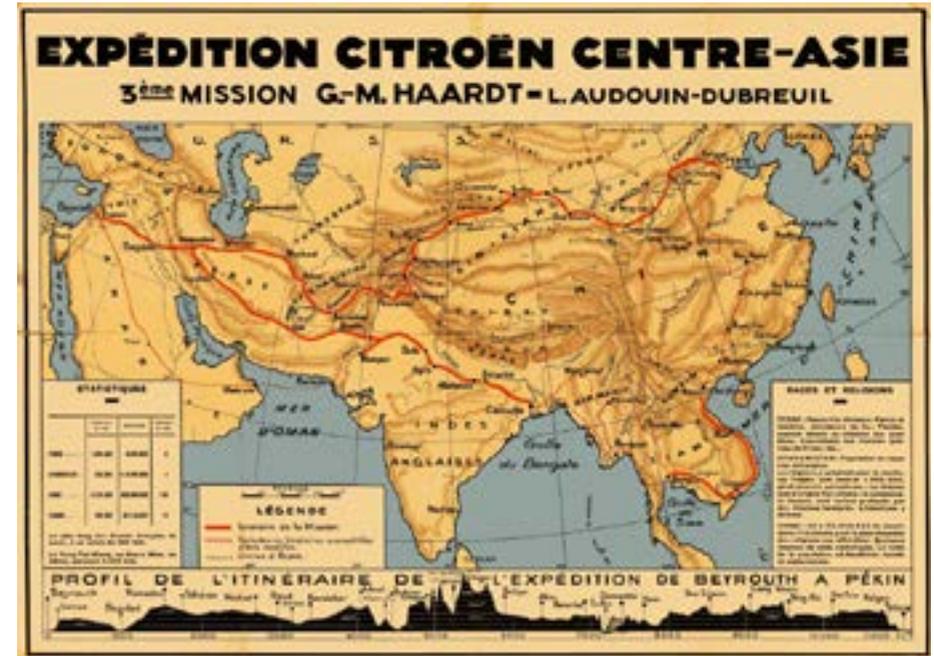
Il n'en demeure pas moins qu'*Impressions...* témoigne bien d'un vagabondage identitaire et d'une invention de soi. Au retour du Raid, Pierre Conne, qui avait achevé sa formation de cadre comme agent de communication, est engagé chez L'Oréal Paris à Genève. Il fonde ensuite sa propre *agence de publicité* qu'il baptise *Horizon communication*. Mais l'esprit *freelance* ne se situe-t-il pas dans la droite ligne de l'idéologie (donner aux «jeunes» le *sens du but*) promue par Citroën-Wolgen-Séguéla? De typographe, il devient un «créatif»; *Impressions...* témoigne déjà de la recherche de l'idée-slogan originale combinée à l'inventivité matérielle, de l'esthétique du coup-événement unique érigeant en absolu le «jamais fait» et le *one-off*, la sérialisation de micro-«Mai 68» sur le marché publicitaire.

Il convient peut-être surtout de remarquer que cette «boîte» de Pandore,

aux zones franches de la créativité artistique (*bohème*) et de la production lucrative «industrielle» (*bourgeoise*), est le moyen trouvé par Pierre Conne de «tailler sa route», de continuer à mener la vie double tracée par l'expérience viatique initiale, de vivre précisément avec cette entaille, cette division interne, de trouver, non sans contraintes et conflits, un rythme de vie compatible avec le régime de division du temps dominant la vie occidentale moderne déjà analysée par Marcel Mauss au début du 20^e siècle. Il n'y a à vrai dire ici pas de délimitation franche: en témoigne notamment une petite pochette contenant de belles photos sérigraphiées prises en Afghanistan offerte comme cadeau d'entreprise à ses clients (voir 10 p.36). Pierre Conne s'invente ainsi une vie entre sédentarité redoutée, refoulée et nomadisme recherché, rêvé; une vie où s'alternent «activité» socio-économique (collectivité) et loisirs (les «vacances»), engagement (prise) et affranchissent (déprise), attaches et liberté, domesticité et évasion...

Revenons une dernière fois au «mythe» Citroën, par une association libre, cette fois. En 1994, Citroën lançait un modèle «monospace» sous le nom d'*Évasion*. Pour la campagne publicitaire, l'un des spots diffusés sur les chaînes de télévision suggérait une remontée dans le temps, au moyen d'images rapidement enchaînées, sur le mode «stroboscopique» halluciné d'une scène célèbre du film *Easy Rider* (1969), jusqu'au «mythe» originel (et auto-célébré) de l'*Évasion*: le fourgon Citroën «Type H», aussi *cult* que la 2 CV pour la même génération. La pub en montrait deux: l'un transportant une joyeuse tribu hippie en plein trip («planant» peut-être toujours sous «l'ombre de la Croisière jaune»), l'autre, un «panier à salade», une meute de flics coffrant les premiers. Cette première scène était un flashback voué à l'anamorphose («soudain, le mirage!»): sans transition, le clip nous présentait les mêmes personnages, propulsés dans le présent, soit vingt ans plus tard, dans l'*Évasion*, «boîte» *open space* automobile de l'ère yuppie sinuant sur fond de Radio Nostalgie dans le *struggle for life* parisien.

Au début d'*Impressions...*, Pierre Conne se demandait au sujet du «décor» métropolitain: «Tiens, cela peut être beau aussi?...» Dès le point de départ du récit-voyage, Pierre Conne brouille les frontières de l'ici et de l'ailleurs, de l'endotique et de l'exotique. Tout en magnifiant la capacité d'étonnement du voyageur en déprise, en dérouté, les yeux dessillés, il met en contact des espaces éloignés, les place à l'horizon les uns des autres. La suite de sa «croisière jeune» offre au lecteur une manière de réponse poétique à cette interrogation transaréale placée au point de «départ» du récit viatique et fixe une trace, mémorielle et intime, de ce qu'engage *faire route*.



2. Carte du raid de 1970



3. Carte du raid de 1970

UN GRAND RAID RESERVE AUX JEUNES
PARIS - KABOUL - PARIS
DU 1er au 29 AOÛT.

Si vous avez entre 18 et 30 ans, si vous possédez une 2 CV, Dyane ou Méhari, vous pouvez prendre le départ du Raid PARIS - KABOUL - PARIS, qui se déroulera du 1er au 29 Août, placé sous le haut patronage du Secrétariat d'Etat auprès du Premier Ministre, chargé de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs. Sur les traces du célèbre rallye "Londres Sydney", vous découvrirez les merveilles de l'Orient : la Yougoslavie, la Bulgarie, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan et sa fascinante capitale moyenâgeuse : Kaboul.

Les concurrents auront la liberté de choisir leur itinéraire entre les points de contrôle (Belgrade, Istamboul, Erzurum, Téhéran, Hérat et Kaboul à l'aller ; Téhéran, Istamboul et Paris au retour).

Deux éléments distincts interviendront pour le classement : l'un concernera l'itinéraire, le passage aux points de contrôle dans les temps impartis, l'état général de la voiture ; l'autre concernera les documents rapportés du voyage : une photo symbole, et une seule, considérée comme la plus représentative de chacun des trois pays suivants : Turquie - Iran et Afghanistan, et un reportage de 20 photo maximum accompagné d'un texte traitant du voyage en général ou d'un thème choisi en rapport avec le Raid.

Un jury composé de personnalités établira un classement des meilleurs documents en attribuant des notes.

Des prix très importants récompenseront les vainqueurs du Raid : Dix 2 CVs, 12.500 F en espèces, des coupes et de nombreux autres prix

4. Communiqué Citroën du 30 avril 1970



5. Raid Paris-Pékin de 1907

PALMARÈS DU RAID CITROËN-TOTAL 1970
CLASSEMENT: 17 VOITURES - 100 CONDUCTEURS - 40000 KILOMÈTRES - 100 JOURS - 100 ÉQUIPAGES - 100 ÉQUIPAGES

1-	DRUCAR Jean-Philippe (21 ans)	64 Paris
	LAUSTAUNAU-LACAU Patrick (22 ans)	64 Paris
2-	MILON René (29 ans)	67 Gruberg
	JACQUEL François (27 ans)	67 Gruberg
	BUCHE Francine (28 ans)	68 Metzheim
3-	CHEVALIER Dominique (25 ans)	75 Paris
	CHEVALIER Alain (28 ans)	75 Paris
4-	IMHOF Ernest (21 ans)	08 Lasserre
	CONNÉ Pierre (25 ans)	08 Lasserre
5-	JAHIER Bernard (29 ans)	14 Fleury-sur-Orne
	LEGOX Daniel (19 ans)	14 Coen
6-	BRUNOT Philippe (22 ans)	61 Cahen
	PETIT Philippe (21 ans)	62 Cahen
	ORSEL Bruno (23 ans)	75 Paris
7-	MARTIN Daniel (22 ans)	44 St Marc la Jolie
	GOURBIL Jean-Yves (22 ans)	44 Berton

7. Palmarès et jury du Raid Paris-Kaboul-Paris de 1970



6. Raid Paris-Pékin de 1907, dans les rochers de la Lian-Ya-Miao



8. Liste des postes de contrôles, extrait du carnet de bord d'Ernest Imhof



10. Cartes postales originales que Pierre Conne offrait autour de lui.

complètement détraqués. Nous demandons des renseignements sur les occupants : on nous montre deux personnages blancs en train de vendre toutes les pièces récupérées du tas de ferraille qui, il y a moins d'une heure était une voiture. Plus loin, c'est plus grave. Une Mahari jeune est gérée par la police, les deux occupants sont à l'hôpital.

• 10 AOUT. — Arrivée à Téhéran. Bonne surprise : les conducteurs trouvent devant le contrôle plusieurs centaines de bouteilles de boissons fraîches gracieusement mises à leur disposition. D'habitude, l'iran réserve le pain de l'hospitalité (il n'y a ni viande ni poisson) à ses visiteurs. Deuxième et meilleure surprise après le contrôle : une piscine. Nous trouvons un hôtel confortable, mais quelle circulation dans Téhéran : les voitures roulent à gauche ou à droite suivant l'humeur des conducteurs qui ne s'arrêtent pas aux feux rouges et font demi-tour au milieu de la circulation. Et si on discute : « melkoub », c'est sûr.

• 11 AOUT. — Il faut quitter la piscine pour affronter un col de 2 700 m que les concurrents ont à nouveau le jeu de grimper en première : avant de s'échapper, de Gangan jusqu'à la frontière albanaise, une piste de 400 km, une des plus du monde, que les meilleurs voitures parcourant en quinze heures et les autres parties en plus de vingt quatre heures. Et dans tout cela, par une série de ruelles, pas un accident. Des retards, des carburateurs encrassés, mais tous phares allumés, entre des murs de possible de trois mètres de haut, chacun arrive plus ou moins à l'heure à la frontière d'Afghanistan. Deuxième : même accord, même chemin.

• 12 AOUT. — Hélas, arrivée le soir à l'hôtel où a lieu le contrôle. Devant la porte, nous trouvons noté sur la 2 CV d'Istanbul qui démonte son moteur pour la même fois. Pendant ce temps, la plupart

des concurrents s'offrent une récompense : l'achat d'un de ces grands moteurs de car, brochés, si merveilleux, et que l'on trouve ici pour quelques dollars. Les prix montent dans les nuages à l'arrivée de notre caravan. Le lendemain, c'est le départ un peu surréaliste. Kaboul n'est plus qu'à 1 000 km. Il faudra deux jours avec une nuit à Kandahar (deux petits restaurants) pour y parvenir. La route est droite, droite de soleil. Il fait 50 dans la voiture. Meux veut fermer les vitres pour empêcher les bouillottes d'air chaud d'entrer.

• 15 AOUT. — Kaboul. Arrivée surprise. Soldats et policiers au garde-à-vous semblent saluer les nouveaux de savoir qui leur permettraient de se lever. Kaboul, but de ce voyage, est une grande ville sale. L'odeur exécrable n'est comparée que par celle du terrain dans le quartier des courtisanes. Dans une rue, un énorme chien de berger belge baigne jusqu'à la tête dans un caniveau rempli d'eau crasseuse sentant le foin des lavasses. Deux voitures passent et nous proposons du hashish. Nous refusons.

— Alors de l'opium ! — Nous refusons. — Mais qu'êtes-vous donc venus à Kaboul ?

C'est l'été venu faire à Kaboul notre bon milieu d'Occidentaux ? Découvrir la route. Pas celle de nos ports à ports européens. Non, mais celle de l'aventure. La route des premiers ou des caravanes, celle où marchent, visage caché, les hommes et les femmes qui ont fait le temps de faire à pied des centaines de kilomètres pour se rendre à ce qu'on ne sait quelle affaire impérieuse. Dans un monde où il n'y a plus sur les cartes de zone blanche, de « terres inconnues », on peut encore vivre, trembler, espérer, avoir peur, s'extasier devant un lever de soleil et se persuader que l'homme est encore plus résistant que la machine et que c'est lui qui commande. C'est la leçon qu'on tirerait les mille garçons et filles qui ont fait le rallye 2 CV 1970.

adme et certains abandonneront en cours de route.

Recommencerait-on ? Certainement. Car une telle aventure laisse des souvenirs indélébiles dans la mémoire de certains de jeunes. Ce n'est pas, pour tous, l'évasion dont on rêve dans la voiture possible. Pourquoi ne pas renouveler l'opération sur un trajet plus court ? L'épreuve a peut-être été trop rude et trop longue : 10 000 km en 20 jours, ce n'est certes pas une course, mais cela laisse trop de temps pour voir le pays. Avec un règlement qui fait intervenir l'état de véhicule à l'arrivée c'est un concours de machines. Et comme on accapare un reportage texte et photos pour le classement, ce n'est plus tout à fait un rallye. Enfin, rester quinze heures par jour avec souvent huit mille francs de frais par stoppage ce n'est pas tout à fait effectuer un voyage culturel et touristique à prix modique.

Mais tout cela concerne les organisateurs plus nous, puisque il nous faut rentrer à Paris. Après 8 000 km, l'enthousiasme s'est refroidi. Nous constatons la route. Nous pensons la fièvre d'été comme au cinéma, à l'arrière. Comme un travelling fait au téléobjectif, nous avons en raccourci devant nous tous les incidents du parcours, les postes ennemis, le chasseur qui fouillait la voiture pour se ferrer en cigarette ou en alcool, les grosses pleurs de garnat, les brouillards touchant la route, les camions fous qui nous évigèrent, les discussions ridicules et les points en déséquilibre des avions décollés.

Ce ne devrait jamais revenir par la même chemin.

Philippe LETELLIER
Jean-Jacques DUPONT
avec la concours de
D. FARIANI et D. LACROIX



9. Coupure de L'Auto Journal, 24 septembre 1970 : Horizon mythique du Raid, une fois « dévoilé », la « médiévale » Kaboul ne répond guère dans sa réalité contemporaine aux attentes des découvreurs-aventuriers seventies que sont les raiders et, ici, les journalistes arrivés, eux, en (mythologique) DS. Comme René Caillié en 1828 et Heinrich Barth en 1853 à Tombouctou, comme les officiers britanniques de la mission Francis Younghusband en 1904 et Alexandra David-Neel en 1924 à Lhassa, ils ne voient qu'une ville sale, à l'« odeur excrémentielle ». Comme à rebours de la désillusion qu'elle inspire à de nombreux participants, Kaboul se révèle pour Pierre Conne la « porte vraie de l'Orient » « au carrefour des voies d'Extrême-Orient et d'Europe » (Victor Segalen) : les voyageurs du début du 20e siècle avaient placé leur porta Orientis, lieu de passage secret et intime, espace symbolique intermédiaire ouvert sur l'inconnu, à Vienne (Hugo von Hoffmansthal en 1922), à Marseille ou à Colombo (Alexandra David-Neel en 1894, 1895 et 1911, Victor Segalen en 1904 et en 1909).

Idéalistes hippies, acteurs d'un projet aux réminiscences coloniales ou touristes ? Lectures croisées du Grand Raid Paris – Kaboul Citroën de 1970

Par Philippe Bornet

Le grand Raid comme projet orientaliste ?

Dans son ouvrage pionnier, *L'orientalisme* (1978), Edward Saïd a observé qu'il y avait une régularité dans les représentations occidentales de l'Orient, et que même des stéréotypes « positifs » reflètent, en fin de compte, une pensée réductrice empêchant l'expression propre des cultures arbitrairement rangées sous le terme d'« orientales », perpétuant ainsi l'asymétrie des relations de pouvoir, même en dehors d'un contexte explicitement colonial.

Qu'en est-il ici ? A première vue, les rallyes automobiles tout comme le texte de Pierre Conne et Ernest Imhof, *Impressions...*, s'inscrivent parfaitement dans le cadre orientaliste décrit par Edward Saïd. Comme projets organisés par les pays occidentaux et se déroulant usuellement dans les ex-colonies d'Asie ou d'Afrique, ces rallyes sont le reflet de relations brutalement asymétriques. Ils mettent en scène des participants occidentaux à la conquête d'un monde exotique, et non le contraire, en porte-à-faux avec le processus contemporain de décolonisation. Les cultures rencontrées en chemin en sont réduites au rôle passif d'une toile de fond.

Cette première lecture appelle toutefois des nuances, en particulier parce qu'elle ne rend pas bien compte du point de vue des sociétés « orientales » elles-mêmes qui, parfois, ont trouvé un intérêt propre dans de tels projets. A l'analyse, l'orientalisme et l'exotisme ne sauraient en effet se réduire à une relation à sens unique, mais s'inscrivent dans un système relationnel de représentations impliquant toutes sortes d'acteurs et susceptibles de varier au fil de leurs déclinaisons médiatiques. En ce sens, il est particulièrement intéressant de contraster une lecture personnelle du Raid, telle que celle qui transparaît dans *Impressions...*, avec d'autres lectures, par exemple celles de

la presse contemporaine, française comme afghane.

Ex oriente lux : un Orient émancipateur

Dans *Impressions...*, les connotations associées aux régions traversées rappellent fortement l'idéalisation de l'Orient que l'on rencontre dès les auteurs romantiques du 19^e siècle. Ainsi, sous le slogan « de l'Orient provient la lumière » (*Ex Oriente Lux*), se trouve l'idée qu'un Occident sur le déclin sera « sauvé » par sa fréquentation avec l'Orient, que ce soit dans l'art, la société ou la religion. Ces représentations s'appuient généralement sur un couple d'oppositions binaires. Par exemple :

Orient	Occident
Spirituel	Matériel
Lumineux	Sombre
Chaud	Froid
Lent	Rapide
Sensuel	Austère
Passif	Actif
Collectiviste	Individualiste

Ces oppositions ont ressurgi régulièrement dans l'histoire des idées : elles apparaissent sous la plume d'auteurs européens choqués par le désastre de la Grande Guerre (comme Romain Rolland ou Hermann Hesse), chez des auteurs non-européens dans leur lutte anti-coloniale (comme Vivekananda ou Rabindranath Tagore), mais aussi après la seconde Guerre mondiale et surtout pendant la Guerre du Vietnam, auprès d'une jeunesse désabusée et à la recherche d'alternatives au modèle occidental de société. Un exemple frappant dans *Impressions...* : le contraste entre Orient et Occident qui s'affiche dès les premières lignes : une lumière orangée éclaire l'aire de départ à Paris, comme si la simple perspective de l'Orient donnait des couleurs au « monstre de fer et de béton » parisien représentant l'Occident. La même lumière orangée ou irisée, l'aube, ainsi que les étoiles, seront d'ailleurs des guides pour l'ensemble du périple.

Dès l'arrivée en Turquie (Edirne), une culture musulmane émancipatrice est évoquée dans ses différentes expressions esthétiques (l'architecture des mosquées, la musique, les senteurs du Grand Bazar d'Istanbul), sociales (la foule bigarrée), et religieuses (le calme, la fraîcheur des mosquées, la méditation d'un vieillard rencontré à Girishk). A la vue de la mer de Marmara, la

perspective du grand large émeut les protagonistes et, à Istanbul déjà, un sentiment de véritable liberté les envahit. Le passage de la frontière entre l'Iran et l'Afghanistan n'est pas moins symbolique : le pays est le « but ultime », le pays aux « mille promesses fabuleuses ».

De la sorte, le voyage semble bien libérer ses protagonistes des pesanteurs d'un cadre occidental. Rêvant d'un Orient qui n'aurait pas été affecté par l'Occident, d'un Orient hors du temps et de l'espace – comme en témoigne le partage d'un thé dans la Tchaïkhana d'un petit village afghan, véritable machine à sortir du temps – ceux-ci se retrouvent en fait dans un monde post-colonial, marqué d'abord et avant tout au sceau de l'hybridité. Contrastes entre systèmes économiques locaux et réseaux capitalistes globaux; disparités entre espaces nomades – le « vrai » Orient? – et grandes villes asiatiques occidentalisées; contrastes encore entre une organisation politique « tribale » et des centres rayonnants comme Istanbul, Téhéran ou Kaboul. A relever que le monde russo-soviétique, pourtant tout aussi « oriental » à certains égards, ne semble pas évoquer le même imaginaire : la statue de Lénine dans un village bulgare « jure avec un minaret », ce qui dessine en creux les contours d'un cosmopolitanisme occidental et bourgeois. (voir 1 p.44)

La Route, protagoniste principale dans *Impressions...*, n'est pas n'importe quelle route : l'itinéraire convoque immédiatement l'imaginaire des routes de la soie et des expéditions aventureuses en Asie centrale. Dans la première partie du 20^e siècle, la mémoire de ces routes est ravivée par la large diffusion des ouvrages d'« aventuriers archéologues » sur la piste de l'histoire des grands empires de l'Asie centrale, comme Aurel Stein ou Sven Hedin. Dès les années 1950, ces régions deviennent des passages quasi-obligés sur le Hippy trail que sillonnent les backpackers occidentaux à la recherche de frissons, de liberté ou d'expériences spirituelles intenses, à l'image de Tony Wheeler et sa femme Maureen, les fondateurs la série *Lonely Planet*.

L'Orient, enfin, intoxique ceux qui le fréquentent : l'idée apparaît dès le début du texte, car « déjà l'Orient les a drogués ». L'image est évocatrice et recouvre une réalité certaine : cannabis, opium et autres substances stupéfiantes sont des produits ayant circulé tout au long des routes de la soie de très longue date. La colonisation britannique et les expéditions françaises en Orient, comme la campagne napoléonienne d'Égypte, ont popularisé l'usage de ces produits en Europe. La période romantique voit ainsi de nombreux auteurs comme Percy Shelley ou Baudelaire en faire usage pour stimuler leur créativité et s'émanciper de conventions artistiques héritées des époques

précédentes. Plus spécifiquement, dans la seconde partie du 20^e siècle, l'Afghanistan se profile comme le carrefour incontournable de la production de haschich et d'opium, en grande partie par sa position géopolitique et ses caractéristiques environnementales, favorables à la culture du cannabis et du pavot. Bien qu'ayant ratifié la Convention Internationale sur l'Opium de la Ligue des Nations en 1944, le régime monarchique montre peu de zèle quant à une application stricte des directives, et la région est assimilée à un paradis pour la consommation de drogues dès le milieu des années 1950.

La nostalgie d'une époque révolue ?

Du côté officiel français, le patronage du ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs donne l'impression, sinon de nostalgie pour une ère coloniale révolue, au moins d'un soutien officiel à la présence globale de la France, de son industrie et de sa culture représentée ici par sa jeunesse. La publicité pour le Raid et les articles de journaux contemporains en parlent comme d'une aventure héroïque, destinée à la jeunesse et témoignant de la qualité de l'industrie française. Ce Raid peut également se concevoir comme un écho du rallye Londres-Sydney de 1968 qui avait emprunté exactement les mêmes routes à travers la Yougoslavie, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan, mais poursuivi vers l'Inde (Bombay) puis l'Australie par bateau. Tout se passe donc comme si des puissances européennes au passé colonial poursuivaient, peu de temps après une phase douloureuse de décolonisation, leurs prétentions globales sur le terrain de l'imaginaire et des relations économiques : une forme donc de néo-colonialisme, en forte tension avec l'idéalisme qui caractérise l'état d'esprit de la plupart des participants.

Lectures afghanes du Raid : entre opportunités touristiques et ingérence étrangère

Du côté afghan, la réalité géo-politique des années 1970 se trouve bien loin des rêveries « orientales » d'Occidentaux en mal de liberté et d'aventure. Après l'Indépendance de l'Inde britannique (1919), le roi Amanullah Khan (1892–1960) a défendu une politique d'ouverture et de modernisation qui a fait de Kaboul un centre progressiste, tout en creusant les clivages avec l'Afghanistan rural et en préservant un fragile équilibre entre les relations avec le monde russe et celles avec l'Occident – un héritage du « Grand Jeu » entre Russie et Empire britannique du 19^e siècle. Un exemple parmi d'autres : la fondation d'un Lycée français à Kaboul en 1922 qui fut et demeure une institution prestigieuse où ont enseigné des professeurs français et qui a for-

mé toute une classe de l'élite afghane occidentalisée. Pour cette élite, les voyages sont fortement valorisés, comme en témoigne la première traduction en dari d'une œuvre de fiction : *Le Tour du monde en 80 jours* de Jules Verne (Kaboul, 1873). Les Afghans ayant sillonné l'Europe ou y ayant étudié font tous partie d'une aristocratie urbaine et fortunée : c'est le cas du roi Amanullah lui-même, qui a visité plusieurs pays d'Europe en 1927 et 1928, dont la Suisse et l'Angleterre, de sorte à s'inspirer des réformes économiques à l'œuvre dans ces pays. Après une transition houleuse qui force le roi Amanullah Khan à un exil en Italie – il décédera en Suisse en 1960 – son successeur Mohammed Nadir Shah (1883–1933) poursuit une politique similaire, créant notamment l'université de Kaboul où logeront les participants du Raid. Éduqué au Lycée français, le fils de Nadir Shah, Zaher, consacre également son long règne (1933–1973) à la poursuite de la modernisation du pays.

Après la seconde Guerre Mondiale, cette politique se heurte à l'opposition de plusieurs groupes : que ce soit dans les zones rurales laissées pour compte, au sein des milieux pro-communistes ou encore auprès des religieux conservateurs. Pour autant, le Kaboul des années 1960-1970 reflète largement cette volonté d'occidentalisation. En attestent de nombreuses photos de personnes – souvent des femmes – habillées à l'occidentale dans les rues de la capitale et circulant aujourd'hui volontiers dans les médias qui soulignent – à tort ou à raison – le contraste qu'elles forment avec l'histoire ultérieure du pays. Le coup d'Etat de juillet 1973 par le cousin de Zaher Shah, le Général Mohammed Daoud, marque un tournant et initie une période d'instabilité qui mènera à la catastrophe de 1979 : la guerre mettant aux prises sur sol afghan l'URSS et les moudjahidines, eux-mêmes soutenus par les États-Unis.

Dans cette configuration complexe, le grand Raid de 1970 prend une dimension toute particulière. Côté afghan, le Raid peut en effet se lire comme le témoin d'une époque bientôt révolue, comme un événement reflétant la politique d'ouverture, matinée de francophilie, menée par Zaher Shah, et probablement comme un divertissement pour les élites urbaines de Kaboul.

Cette appréciation positive de l'événement se retrouve dans un article publié sur le Raid dans l'organe de presse gouvernemental afghan, le *Kabul Times* en anglais, et dont les pages sont remplies de publicités pour des voitures étrangères (notamment Volkswagen, mais non Citroën !) et pour des vols internationaux. Par leurs achats de souvenirs – payés au prix fort, relève l'article – ces jeunes Français ont fait tourner l'industrie touristique. Le même article évoque les difficultés rencontrées par certains participants dans l'usage de leurs «traveller's checks» : échaudées par de mauvaises expériences faites

avec des hippies désargentés, les banques afghanes avaient nourri une défiance bien compréhensible à l'égard des chèques présentés par des Occidentaux. L'auteur poursuit en formant le vœu que les participants se fassent bientôt «ambassadeurs» du pays, par les textes qu'ils rédigeront pour le concours littéraire – des textes en langue française, ce qui semble en garantir la qualité. Finalement l'article formule des conseils pour l'avenir, suggérant de construire un «bazar oriental» conçu spécialement pour les touristes occidentaux. De ce point de vue, le Raid représente bien une opportunité importante pour développer le tourisme international et fait écho à l'image d'ouverture projetée par le régime de Kaboul – une image frappante au vu de l'évolution du pays dans les décennies qui suivront. (Voir 2 p.45)

D'autres journaux, toutefois, reflètent une attitude différente à l'égard des étrangers. Tournant en dérision les initiatives du gouvernement pour attirer les étrangers, ceux-ci se plaignent autant de la dépendance croissante du pays à l'égard de l'Occident – notamment la nouvelle constitution de 1964 qui visait à développer des institutions similaires à celles du monde occidental – que du manque d'initiative du gouvernement dans la lutte contre le trafic et la consommation de produits stupéfiants. Dans cette autre perspective, la présence des étrangers ne peut qu'affecter négativement l'émancipation réelle du pays. L'influence occidentale est ainsi vue comme un reliquat de l'époque coloniale et le Raid n'est au mieux qu'un désagrément malvenu. (voir 3 p.46)

Différents médias, différentes visions du passé

Significativement, ces perspectives «locales» sur le Raid sont assez peu perceptibles dans le livre *Impressions...*, qui ne donne pas la parole aux acteurs rencontrés tout au long du périple et à Kaboul, et n'évoque pas les aspects sociopolitiques. Cet autre versant apparaît toutefois en filigrane de plusieurs photographies qui communiquent mieux la matérialité de l'expérience : moins travaillées que le texte, elles font en effet voir certains acteurs locaux dans des rôles – comme celui de garde-frontière ! – qui débordent largement l'imaginaire orientaliste qui structure le texte. (voir 4 p.46)

Recontextualisé de la sorte, le Raid apparaît comme un événement aux multiples facettes : ses participants en sont tour à tour des acteurs héroïques et idéalistes, des représentants d'un néo-colonialisme occidental, et des touristes faisant la prospérité du commerce local. (voir 5 & 6 p.47-49)



1. Istanbul : minarets et enseigne de l'AK Bank sur fond orangé. Un contraste entre un Orient imaginaire, éloigné des temporalités et des matérialités du monde occidental, et la présence bien réelle d'infrastructures financières dans un monde post-colonial globalisé.

2. « De jeunes Français font du shopping en Afghanistan », Kabul Times du 22 août 1970. En ligne : <https://digitalcommons.unomaha.edu/kabultimes/2052>





3. Sur la banderole : « Donnez-nous notre lumière ! ». En dessous de l'image : « Les accros au cannabis: donnez-nous notre droit » ! Kārawān (journal en dari édité par Sabahuddin Kushkaki à Kaboul), 31 janvier 1970.



5. Hippies idéalistes et rêveurs, acteurs malgré eux d'un projet aux réminiscences coloniales ou touristes faisant tourner l'économie turque, iranienne et afghane ?

© Pierre Conne



4. Le passage de la frontière entre l'Iran et l'Afghanistan: un contraste saisissant entre le silence du texte concernant le passage des frontières politiques et l'important dispositif mis en place par le régime afghan pour l'occasion.



Paris-Kaboul et le *devenir* pèlerin

Par Alexandre Grandjean

Bienvenue dans un « espace *autre* »

En tant que forme codifiée de mobilité, le pèlerinage est un cheminement vers ce que Michel Foucault a qualifié « d'hétérotopie » et « d'espaces *autres* », soit de lieux qui *contrastent*, *nuancent* ou *purifient* tous les autres. La notion de pèlerinage se fonde ainsi sur la conception que des lieux et des destinations singulières concentrent en eux-mêmes des idéaux de pureté, d'authenticité et de sacralité. Selon l'anthropologue Marc Augé, les lieux de pèlerinages ont également la caractéristique d'être « surchargés de sens », habités et constitués de couches superposées de récits, d'images, d'affects et de connotations qui s'y sédimentent progressivement. Toujours pour Marc Augé, le lieu de pèlerinage s'oppose radicalement à un autre type d'espace : les « non-lieux », ces espaces de consommation contemporains qui dépersonnalisent et rendent anonymes leurs occupants et leurs usagers tels que les chaînes d'hôtels, les aéroports, les camps de réfugiés, etc.

En Occident et dans les cultures abrahamiques, les itinéraires emblématiques sont ceux de Rome, de Jérusalem ou de la Mecque. Ces pèlerinages voisinent d'autres sanctuaires plus régionaux et généralement importants dans les pratiques de religiosités populaires telle que la dévotion mariale. Par exemple, la ville de Lausanne ainsi que sa cathédrale sont devenus des centres marchands et religieux par le biais d'un sanctuaire dédié à la Vierge Marie. Les routes ainsi que l'importance de lieux de pèlerinage varient néanmoins selon les époques et les modes, selon les types de pèlerins et surtout à travers les périodes de crises et de transformations sociales. Une bonne illustration est la route de Saint-Jacques de Compostelle. Ce pèlerinage gagne en importance au 11^e siècle en devenant un palliatif pour la Chrétienté occidentale à une Jérusalem occupée. Aujourd'hui, dans les lignes de lecture « New Age » inspirées notamment par le roman de Paulo Coelho, *El camino* est fréquenté en grande partie par des pèlerins distanciés des Églises traditionnelles, en quête d'un accomplissement individuel.

La conquête de l'Orient, l'élargissement des horizons de projection

Depuis les 18^e et 19^e siècles, les pèlerinages ont immanquablement changé de statut et se sont dissous dans des modes de vie séculiers, soit dans des rhétoriques de l'initiation et de la « quête de soi ». Les nouvelles pratiques et technologies de mobilité ont réduit la dimension pédestre, cheminante et éprouvantes du pèlerinage. De nouvelles formes de religiosité romantique se sont couplées et ont composés avec les découvertes et les conquêtes coloniales. Il en résulte un élargissement de l'horizon des espaces, des territoires et des traditions religieuses sur lesquels projeter de nouvelles valeurs et de nouvelles exemplarités morales et spirituelles. La Péninsule arabique, l'Inde et l'Himalaya, l'Asie du sud-est, le Maghreb, l'Afrique noire, la Mélanésie, la Patagonie, la Sibérie, le Groenland, etc., toutes ces régions et leurs populations ont été des opportunités pour les puissances européennes, les sociétés d'explorateurs et les cohortes d'écrivains aventuriers, à constituer des *altérités radicales* face auxquelles se percevoir et mieux se définir en miroir d'eux-mêmes.

Des expéditions de Louis Antoine de Bougainville à celles de James Cook au 18^e siècle, et plus récemment les missions ethnologiques comme celle de Dakar-Djibouti dirigée par Marcel Griaule (1931-1933), ces différents périples ont imposé de nouvelles manières de *connaître* et d'*user* du monde. En somme, les puissances européennes ont généralisé une posture de botaniste, s'autorisant à récolter ici et là les spécimens qui les intéressent, s'autorisant également à découvrir et fonder des Empires sur lesquels jamais le soleil ne se couche. En retour, les musées d'ethnologie, les jardins botaniques, les zoos, les collections privées, ainsi que les rayons des librairies et des bibliothèques se sont garnis en Europe et en Amérique du Nord. Des 18^e au 20^e siècles les missions scientifiques et ethnologiques s'inséraient dans des programmes exhaustifs de « connaissance du monde » et de gestion des populations autochtones. Cependant, à partir de l'Après-Guerre, les voyages et les récits d'explorateurs se démocratisent et s'ouvrent aux aventuriers et aventurières de tous poils – provenant majoritairement des couches aisées des sociétés euro-américaines. C'est le début de la ruée vers l'Orient.

La carte, le territoire et le pèlerin

De nos jours, les pèlerins et les voyageurs expérimentent par eux-mêmes – ainsi qu'en collectif –, les cultures émotionnelles, corporelles, identitaires

et liturgiques que ces lieux et leurs institutions proposent et actualisent au quotidien. Ils se familiarisent progressivement avec un « espace *autre* » dans lequel les certitudes du quotidien n'ont plus nécessairement cours. Devenir pèlerin, c'est apprendre en se déplaçant comment mettre en récit et en interface la carte, le territoire ainsi que son propre parcours de vie.

Entamer cette démarche consiste à apprendre à jongler avec les métaphores, les références textuelles, et à gérer et partager les attentes par rapport au voyage, ainsi que par rapport au récit d'autrui sur le pèlerinage. Finalement, devenir pèlerin aujourd'hui consiste à partir avec des interrogations en suspens : le pèlerinage *réussira-t-il* pour moi aussi ? Vais-je échapper à la figure répulsive du touriste ? Serais-je *pris et transformé, fait et défait* par le voyage une fois réintégré dans l'espace-temps routinier ?

Le Grand Raid Paris-Kaboul, de l'avenir monotone à la traditionnelle poussière

En 1970, près d'un millier de jeunes hommes – à l'instar de Pierre Conne et Ernest Imhof –, et quelques jeunes femmes se lancent dans un pèlerinage de mécanique et de ferraille dont l'excitation et l'engouement qu'il provoque résonne avec l'aura qui entoure l'évocation du nom de Kaboul. Du voyage de ces deux compères, il demeure un certain nombre de traces qui ont été consciencieusement conservées : un récit romancé en prose, un enregistrement sur cassette précurseur de nos messages vocaux, un fonds photographique foisonnant, la mémoire d'Ernest Imhof, des tampons dans un passeport, ainsi qu'une Citroën Dyane qui n'a peut-être pas encore été envoyée à la casse. Dans les documents narratifs, le récit opère une ellipse entre le départ près de Paris, « la Grande cité » qui a « perdu ses airs de mangeur d'hommes » et le franchissement d'une étape liminale : l'arrivée en Orient.

L'enregistrement audio quant à lui s'ouvre sur une première séquence. L'effet doppler d'un bruit de camion se laisse entendre, suivi d'un bruit de traînée de sable, probablement quelque part dans les Balkans. Ernest Imhof commente le passage de ce camion « qui nous envoie sa traditionnelle poussière à la figure, merci ! ». Peut-être que la frontière-limite se situe ici, les deux amis sont ineffablement rentrés dans le régime du traditionnel, mais également, comme l'écrit Pierre Conne, ils échappent ainsi à « l'avenir monotone déjà tracés » d'une autoroute occidentale en s'écharpant sur des routes cabossées, poussiéreuses et au trafic dantesque des villes et des points de relais. Les frontières de l'exotisme sont souvent ténues.

Cafouillage et idéal

Le récit romancé et la cassette audio livrent deux versions de l'expérience de « la Route ». Écrits *a posteriori*, le récit de Pierre Conne est lyrique et emphatique. Il décrit des sensations nobles, des *impressions* de beauté idéales et énonce d'emblée son programme et ses intentions pèlerines : « Ce qu'ils ne verront pas, ils l'inventeront, le recréeront de toutes pièces dans leur esprit, se forgeant leur univers, leur propre dépaysement, leur cinéma ». Dans ce cadre, le Grand Raid sur Kaboul semble servir de prétexte afin de communier avec les récits et les imaginaires de l'Orient, celui des mosquées et des sultans, « des femmes voilées de noir, de la musique aigre, mélodieuse pourtant, qui les assaille sitôt les portes du bazar franchie », mais également celui des imaginaires de conquérants, d'Alexandre le Grand et de Tamerlan. Ce document suit le canon – si ce n'est le scripte – du voyage en Orient, pour lequel comme le décrit Ernest Imhof en entretien, des figures comme Joseph Kessel, Nicolas Bouvier et Ella Maillard fournissent des « guides de voyage tout en étant de véritables romans ».

L'enregistrement audio est intrigant car il illustre une version incarnée du voyage : les cafouillages, ainsi que les moments où les rencontres se font ou alors ne se font pas. Les « charognes de gamins » jettent des cailloux ou alors demandent des cigarettes ou des bonbons, les femmes « très belles et très farouches » refusent de se faire photographier, insultent, lancent elles aussi des pierres ou des crachats sur la voiture. La mécanique joue un rôle central dans le récit d'Ernest Imhof, bien qu'elle soit quasi-absente dans celui de Pierre Conne. Le moteur chauffe ou grince, la poussière rentre dans la voiture et accentue l'asthme de Pierre Conne, un mauvais jerrican d'essence implique une opération de vidange du moteur. Pierre Conne romance le voyage tout en se plaignant que « hélas pour eux, le temps ne s'arrête pas » et le concours leur impose de « s'arracher à leur rêve, esclaves soumis à ce dieu tyrannique, le Temps ». Dans l'enregistrement, ce même sentiment émerge différemment. Par entrecouplements, et certainement afin d'économiser la bande d'enregistrement, le voyage est livré en fragments qui condensent ainsi une dizaine de jours en moins d'une heure. Ce dispositif livre un sentiment de vitesse et de facilité au voyage, la bonhomie de l'accent vaudois des deux voyageurs participe à appuyer cette impression. A son écoute, nous sommes cependant bien loin du sentiment de lenteur et d'être « hors du temps » que décrit quant-à-lui Pierre Conne quand ils sortent de la voiture pour se détendre, observer les populations nomades ou dormir à la belle étoile.

« C'est un peu du cinéma... », le cockpit devant soi

Le récit romancé et l'enregistrement concluent tous deux à une dimension cinématographique et visuelle forte de ce voyage. Pierre Conne évoque un « changement de décors » en traversant la frontière afghane. Des concurrents français interrogés par Ernest Imhof se plaignent que le Bosphore ne présente « pas beaucoup d'intérêt » et que ces paysages « sont très européens [...] on n'est pas dépaysé ». Pour sa part, Ernest Imhof s'écrie que leur voyage « c'est un peu du cinéma, on voit à travers notre vitre ». Ces quelques exemples illustrent en filigrane les limites de ce nouveau dispositif de connaissance du monde qu'est en train de devenir la voiture individuelle, un modèle que promeut résolument l'organisation du Raid Paris-Kaboul. La connaissance du monde et de l'Autre subit une interface qui sépare et met à distance l'observateur et l'observé, celle de la vitre et du cockpit.

Les antidotes aux simulacres et aux itinéraires algorithmiques

Aujourd'hui, les écrans se sont largement emparés des pratiques de voyages et ont généré leurs lots d'images exponentielles et prescriptives. Le philosophe Jean Baudrillard évoque une situation et un sentiment d'hyperréalité quant à la superposition et la prééminence de ces images sur les expériences vécues en soi. Pour lui, les cartes se sont emparées du territoire et ce dernier s'amincit comme une peau de chagrin. Ces images constituent selon lui un vernis de simulacre à partir duquel les humains apprennent à connaître le monde et à ne plus percevoir de différence entre la copie et son original, telle que, par exemple, la reconstitution d'Interlaken à Schenzen en Chine, la grotte Lascaux II dédiée aux touristes ou alors la vraie fausse ruine de la Tour Haldimand à Lausanne. Dans ce régime de l'image dominante, Kaboul, Katmandou ou Goa se visitent (ou alors ne se visitent plus, conflits géopolitiques obligent) qu'à travers les motifs, les *ranking* et les images laissées sur internet par d'autres utilisateurs et algorithmes.

En contexte d'abondance des images, des récits et du balisage des itinéraires globaux, les pratiques pèlerines – telles celles de Pierre Conne et Ernest Imhof – sont-elles en passe de devenir des itinéraires vers des « non-lieux », soit vers des espaces consumés par les surfaces marchandes et virtuelles, occultant le *devenir* pèlerin au profit d'un *devenir* touriste ? Ou alors, malgré cette situation, est-ce que les littératures et les récits de voyages ne livrent-ils pas des antidotes qui, au lieu de prescrire une expérience, édu-

quent précisément à des manières renouvelées, réflexives et éthiques d'user du monde, de s'y émerveiller, voire de s'y perdre avec sagesse ? Ces narrations offrent des exemples de « quiproquos créatifs » qui, lors de situation de rencontre et de confrontation désarment les constructions d'*altérité radicale*, et apaisent ainsi la machine à projection orientalisante. Il y a notamment cette séquence magnifique dans l'enregistrement où un homme vient leur parler. Ernest Imhof commente la situation : « J'ai pas compris. C'est un monsieur qui nous parle en Farsi, pour voir un petit peu ce que ça donne. ». Nous entendons ensuite cet homme demander en anglais : « *You don't know Farsi? You never come to Iran?* ». Dans cette séquence, l'écran de cinéma ou d'ordinateur que préfigure la vitre de la Citroën Dyane est mis de côté. Il émerge de la situation une possibilité d'un *usage* qui soit à la fois créatif et commun du monde, une entorse et un accident ainsi faits aux scriptes du voyage-type, figurant l'autochtone silencieux, passif et conciliant alors que passe la caravane.

Nos usages du monde sont-ils impossibles à rassasier ?

Au-delà des grands récits pèlerins, engagés dans la Noble voie du voyage et de la mécanique criante, Pierre Conne et Ernest Imhof se sont engagés dans ce que Michel Foucault a qualifié d'hétérotopie. Ils se sont engagés dans de nouveaux espace-temps qui ouvrent une fracture avec le temps routinier de la vie en Suisse. Pour les deux voyageurs, cette hétérotopie est personnifiée et romancée à travers la figure de « l'amante » et de la « maitresse exigeante » qu'est devenue pour eux la « Route » vers Kaboul. Ils préfigurent à leur manière *le Traité du Zen et de l'entretien des motocyclettes* de Robert M. Pirsing (1974), qui pour sa part a préféré le Grand Ouest américain et les deux roues. Dans l'espace-temps restreint du Raid, en dehors de tout quotidien, seul semble compter pour Pierre Conne et Ernest Imhof la mobilité inexorable de leurs corps utopiques et de leurs imaginaires livrés, ici et maintenant, à leur voyage engagé.

Au-delà des textes et des images qui semblaient les animer en premier lieu, la « Route » s'affine dans le récit de Pierre Conne et devient progressivement prétexte afin d'éprouver avec le corps, les sens – et les voies respiratoires en ce qui le concerne – de ce que d'autres ont bien pu décrire et capturer de cet Orient. Une fois arrivé, ce n'est pas la communion tant espérée, mais l'ouverture des possibles qui s'impose, l'espace d'un « dernier rêve ». Pierre Conne conclut son récit romancé et sa découverte de Kaboul : « Salam ! Te voilà enfin, carrefour des voyages, aboutissements et point de départ », et, avant de

rentrer « le dos tourné vers l'Occident, ils rêvent une dernière fois, refusant la dure réalité. » Les pèlerins – et néanmoins compétiteurs du Raid – retournent sur leurs pas sans être cependant rassasiés. Ils entament le chemin inverse en se gardent bien de le mettre en récit. Cette fois-ci, au-delà d'être un voyage à travers des paysages exotique, s'agit-il d'un véritable voyage d'introspection sur ce que la « Route » a bien pu laisser germer en eux ?



© Pierre Conne

Faire route dans la pensée Par Julie Henoche

Au crépuscule, sous les loupiotes de la terrasse, il l'avait évoqué à demi-mots, et il avait même mollement rechigné à me le montrer, puis peiné, lui aussi, à le retrouver. Lorsqu'il me l'avait tendu, avant de se rasseoir en soufflant fort, l'instant s'était densifié. Je l'avais parcouru en silence, sans prendre le temps de lire vraiment, mais déjà trouvé beau. Quand j'avais relevé la tête, de grosses larmes roulaient sur son visage, et ses yeux écarquillés regardaient l'horizon à travers moi. J'étais trop jeune pour comprendre. Et puis ma mère était arrivée avec une casserole qu'elle avait lourdement posé au milieu de la table. C'était l'heure du souper. J'ai mis de côté l'ouvrage sur une chaise, et puis ce fut tout. Nous n'en avons jamais reparlé, et aussi indigne que cela puisse paraître, je l'ai tout simplement oublié.

Vingt ans plus tard, je me réveillais d'une sieste dans la petite chambre qui était autrefois son bureau, où la fenêtre plonge sur la verdure et les fleurs. Dans la pénombre fraîche de cet après-midi d'été, mes yeux se sont posés sur un rayonnage de la bibliothèque. Des livres, il y avait partout à la maison, mal classés, dans tous les sens. Mais il était coincé là, à l'horizontale, comme moi, en contrebas. J'avais reconnu les grosses boucles de sa reliure et son drôle de format, à l'horizontale lui aussi. Je l'ai délogé doucement, et ouvert comme on pousse une lourde porte qui donne sur l'inconnu, cet univers qui avait lentement infusé nos imaginaires et façonné ce que nous étions tous devenus.

Et puis tout s'est enchaîné. Marianne a dit en souriant qu'elle méditait encore sur le petit matelas confectionné pour le siège du passager. La tente qu'elles avaient renforcée à la main avec Mady, en bonnes épouses dans le jardin, par contre, venait d'être jetée. Elle avait moisie. Ils ne savaient plus très bien ce qu'il y avait sur cette cassette, mais un éclat a instantanément surgi des yeux d'Ernest à l'écoute d'une fontaine près de Téhéran. Sa voix m'a paru un petit temps étrangère, et elle l'était, puisque c'était celle de quelqu'un que je n'avais jamais connu. Mais la tendance qu'il avait à traîner sur ses dernières syllabes me la rendait familière.

On avait fini par enlever la plaque de la maison, mais elle était soigneusement gardée à la cave, dans l'armoire blanche, avec la burqa rouge et les petits bonnets en crochet multicolores que nous avons tous mis, un jour ou l'autre, pour nous déguiser. Les mains collantes de toiles d'araignées, l'abdomen de poussière d'avoir tant déplacé, j'ai scruté les bibliothèques comme on regarde au loin, pour trouver d'autres signaux de fumée. Un bon millier d'images est sorti des armoires, et je me suis brûlé les yeux sur des tables lumineuses. J'ai mesuré des voûtes, compté des piliers, tout chamboulé. Et même parlé au lila.

On ne sait pas très bien comment en on vient à faire des choses pareilles. Il faut croire qu'on y est amené par une force de résistance. La même qui l'avait poussé à me montrer le lever du soleil sur le Grand Canyon, les neiges du Kilimandjaro, la lumière de l'Atlas, les eaux troubles du Triangle d'or, et tous ces recoins du monde où il avait eu cœur de prendre mon enfance dans ses bagages. Depuis sa disparition, j'ai vérifié par moi-même cette théorie qui dit que l'énergie ne se renouvelle pas, mais se transforme toujours. La sienne s'est établie un peu partout. Dans ces crépuscules flamboyants, ces souvenirs de valse en chaussettes, de châteaux de sable en Espagne, dans ce goût des autres, des livres et des hautes voltiges à la Slivovitz. Dans cette petite voix, surtout, qui ne cessera jamais de gronder « fonce, fille d'imbécile ! ». Alors, après l'avoir à mon tour tant trimbalé en bandoulière, ce fut une évidence d'enfin le déposer là, dans cette architecture mentale, cette cathédrale d'allumettes frottées au papier inflammable et rugueux du souvenir.

Exposition Faire route

Curation, production et création : Julie Henoch
Collaborateurs scientifiques : Philippe Borner, Alexandre Grandjean, Daniel Maggetti, Samuel Thévoz
Fond iconographique : Pierre Conne, Ernest Imhof
Lecture : Jules Guarneri
Matériel musical : Mathieu Clavel, Aga Khan Music Programme
Numérisation et reproduction : Arnaud Conne
Graphisme : Mary & Jo - Studio

Cette exposition a été créée dans le cadre du Festival Histoire et Cité 2021 sur le thème du voyage

Avec le soutien de L'Université de Lausanne et du service culturel de la Ville de Lausanne



Partenaire artistique



AGA KHAN MUSIC
PROGRAMME

Pour leur aide, implication et confiance, Julie Henoch remercie chaleureusement Alexandre Ahmadi, Stéphanie Apothéloz, Philippe Borner, Pierre et Micheline Centlivres, Mathieu Clavel, Arnaud Conne, Madeline Conne, Loise Cuendet, Line Depraz, Camille Dupon-Lahitte, Elodie Duval, Maxime et Christian Henriod, Jean-Claude Gafner, Noura Gauper, Ganesh Geymeier, Patrick Graber, Alexandre Grandjean, Jules Guarneri, Ernest et Marianne Imhof, Michael Kinzer, Kirill Kuzmin, Pierre Lacasta, Alain Laessle, Sylvain Laramée, Stéphanie Lugon, Daniel Maggetti, Julien Mortier, Marie Neumann, Fairouz Nishanova, Vivian Paley, Julien Palmiha, Mario Peirreira, Lionel Pernet, Yann Riou, Arnaud Robert, Mikaël Rochat, Nicolas Schaffter, Christiane Steiner, Samuel Thévoz, Gérald Wang, et bien évidemment Pierre Conne, pour tout ce qu'il a transmis et laissé derrière lui.



© Pierre Conne

« Ayez confiance en vos rêves, car en eux se cache le portail de l'éternité. »

Khalil Gibran