

JACQUES LANZMANN

L'ampoule, la crampe et le plaisir

L'appel de la route, c'est l'appel du Grand Large. Et quand la route nous murmure sa chanson à l'oreille, on met ses chaussures comme on met les voiles, en grand émoi. La chanson de la route, c'est toujours le même refrain, sur un air de ne pas y toucher : quelque chose de discret, d'obsédant, qui me donne le frisson. C'est que la route m'incite à la prendre. Elle me provoque, m'allume, me promet des extases.

Moi, j'aime l'autoroute

Nous filons sur ce long et large ruban de goudron, sans craindre un télescopage avec les véhicules qui arrivent en sens inverse. Cela nous paraît si simple, si évident, que nous prenons l'autoroute sans même y penser. Il faut tout de même savoir que l'inventeur de l'autoroute est parti de cette vérité première. Assurer la sécurité de l'automobiliste, tout en lui permettant un appréciable gain de temps.

Avec l'invention de l'autoroute – et dans l'idéal – c'en était fini du cauchemar des dépassements. C'en était terminé du terrible choc frontal. Le voisin d'en face, tout comme les platanes, allait pouvoir respirer. Nous savons aujourd'hui que l'autoroute n'a malheureusement pas tout réglé, et que bien des accidents s'y produisent encore quand la société qui en a la charge a pensé à une voie, là où il en fallait deux. Et à deux voies là où il en fallait trois.

Si le fameux choc frontal est à peu près enrayé, bien qu'il y ait encore des abrutis pour prendre l'autoroute à l'envers, on n'a toujours pas résolu le problème des bouchons et des carambolages. On rencontre surtout ce genre de spectacles sur les itinéraires à deux voies, quand un camion roulant à la même vitesse que l'autre décide néanmoins de le doubler. Derrière, tout le monde s'énerve, tout en essayant l'impossible. La même chose quand une caravane ou un mobil-home décide, comme cela, abruptement, qu'il est plus puissant ou moins chargé que le voisin. En réalité, il y a autant d'imbéciles et de chauffards sur une autoroute à deux voies que sur une route nationale. Autant de stress et d'imprévus tragiques. Les gérants et les constructeurs d'autoroutes en sont d'ailleurs parfaitement conscients et s'emploient à trouver des solutions, pour élargir comme il convient nos chemins de migrations du deuxième millénaire.

Restons donc si vous le voulez bien sur ces autoroutes à trois voies. Celle de droite, réservée aux poids lourds, nous permet dès lors de doubler les flâneurs en les poussant de côté, à grand renfort d'appels de phares.

La rumeur rapporte que la vitesse est limitée à 130 km à l'heure, mais à voir les

Et chaque fois c'est ainsi. Elle me raconte des horizons, me propose une aventure, me laisse entendre de singulières liaisons. La route est mon entremetteuse, ma sous-maîtresse, sans cesse à faire valoir les charmes de son tracé, la beauté de ses alentours. Mais la route est aussi ma maîtresse, celle qui distribue mes plaisirs à foison et mes souffrances à poison.

La route, c'est parfois ce long ruban de goudron qui va d'une province à l'autre. C'est quelquefois ces sentiers de grande randonnée qui évitent les villes et s'étirent le long des champs pour pénétrer les forêts et serpenter dans les montagnes. La route, ça n'est souvent qu'une piste, une griffure dans le désert.

Et bien des fois, pour seule route, ma seule trace, l'unique empreinte de

innombrables conducteurs qui effectuent leur dépassement à 180, pour se cantonner ensuite aux alentours de 160, il ne peut en effet s'agir que d'une rumeur. Les radars sont sans doute des leurres de carton-pâte, et les motards de vrais anges de la route. Je parle des motards de la gendarmerie, bien sûr, car les autres, ceux qui slaloment sur leurs bolides entre les carrosseries, disparaissent à l'horizon avec leur moisson de déflecteurs. Je sais que ces démons qui jouent ainsi avec leur vie n'ont ni peur des anges, ni peur de la mort. Néanmoins, et la chose est assez risible, dernièrement ils se sont mobilisés pour réclamer la suppression des ralentisseurs. Le monde à l'envers, en quelque sorte...

Pour la plupart des motards, comme pour les chauffards qui s'excitent le pied au plancher, l'autoroute n'est qu'un moyen d'aller le plus vite possible d'un point à un autre. Certes, l'idée se défend. Mais d'un autre côté, le code de la route, lui, nous défend d'avoir des idées.

Alors prenons donc l'autoroute telle qu'elle est, telle qu'elle existe, avec son vrai visage, sa vraie beauté plastique. Rien encore, ni le train, ni l'avion, n'est aussi pratique que l'autoroute, car celle-ci n'impose d'autre contrainte que celle de régler son passage au péage.

En TGV, nous sommes prisonniers du wagon, tributaires des horaires. A peine avons-nous aperçu quelque chose qui mérite le coup d'œil que la chose disparaît, comme aspirée.

En Airbus, nous volons à dix mille mètres, bien au-dessus du plafond des nuages. La terre, ses couleurs, son odeur, ses blessures comme ses merveilles nous sont inaccessibles. Sur l'autoroute, nous voici soudain projetés dans un monde débarrassé des centres commerciaux bétonnés qui polluent la périphérie des villes.

Les villes, quant à elles, paraissent tout à coup plus humaines, malgré les murs anti-bruit et les constructions qui n'ont été conçues dirait-on que pour implorer un jour dans leurs restes de poussières.

Une fois passée la ville, une fois évitées les banlieues de grisaille, nous arrivons à présent dans ce que la France compte de plus intact, de mieux préservé. La nature va se dérouler sereine ou sauvage, en friche ou domestique, tout comme se déroule le ruban

mes pas. Certes, on ne marche pas de la même manière dans les dunes que sur le bitume, dans les steppes mongoles que sur les hauts plateaux andins ou tibétains. Le corps a ses raisons que la raison commande. Cependant, il est intéressant de se montrer déraisonnable et de donner tort aux idées reçues. Il faut savoir maltraiter son corps pour mieux l'écouter ensuite car à commencer par écouter son corps on risquerait bien de ne jamais l'entendre. Dans certaines épreuves de marche comme les « 100 km de Millau » où le mot « épreuve » prend alors tant de sens, il nous faut au contraire économiser les forces, faire ami-ami avec le corps car celui-ci, d'heure en heure, peut devenir votre ennemi intime. Marteler la route pendant cent kilomètres exige une écoute absolue du moindre signe de

d'autoroute qui nous désigne le paysage à suivre. Tantôt nous roulons dans un tendre vallon, tantôt nous traversons des prairies, nous longeons des étangs, des fleuves. Là, nous sommes au cœur de la grande forêt, avec les bûcherons, les maraudeurs, les brigands. Là encore, on nous indique les cerfs, les biches, et aussi les chasseurs. Mais qu'importe, nous passons quand même, car tout le monde est derrière les grillages. Ici, une surprise. C'est une passerelle à animaux, un vrai petit pont interdit aux hommes, et qu'empruntent les renards et les sangliers, les lièvres et les lapins.

Mais continuons le voyage, le petit doigt sur le volant. Voici que nous entrons maintenant dans des lieux qui nous étaient peut-être interdits auparavant. Nous roulons comme chez nous dans une immense propriété. Nous apprécions le parc, la manière dont il est entretenu, arboré. Soudain, le château est devant nous, l'autoroute effleure ses tours, son donjon. Bien entendu, nous ralentissons. Nous sommes à la fois heureux pour nous, et quelque peu peinés pour ces propriétaires qui ont été spoliés, découpés, débités en tranches, dans leurs terres comme dans leurs biens.

De l'autre côté, naturellement, le point de vue est moins grisant. Des autos, des camions, toujours des autos, et encore des camions. Là où nous voyons des tours médiévales, des fenêtres à meneaux, eh bien, les derniers habitants, les fantômes des siècles passés, ne voient qu'un long défilé motorisé, que vapeurs d'essence, que gaz d'échappement.

Pour apprécier pleinement l'autoroute, mieux vaut être dessus qu'en face, très loin que très près. Et lorsque l'on aperçoit parfois tant et tant de châteaux, de manoirs, de seigneuries, de gentilhommières pratiquement décapités, on ne peut s'empêcher de penser que l'autoroute a été une seconde Révolution française. Certes, l'autoroute a aussi touché des fermes, des pavillons, mais elle a surtout touché la noblesse, touché la richesse, touché les gros propriétaires terriens. Au fil des années, avec ses dizaines de milliers de kilomètres, avec ses centaines de millions de passagers, l'autoroute est donc devenue le tout premier site de la République. C'est ce site qui symbolise au mieux la société française dans sa diversité et son ensemble. En reliant les provinces les unes aux autres, l'autoroute affaiblit, ou renforce, c'est au choix, le pouvoir de la capitale.

faiblesse. Il en ira du cœur comme du pied, du ventre comme de la poitrine. On doit être à l'affût du mal pour le réduire aussitôt. Il suffit en effet d'une simple ampoule, d'un souffle un peu court, d'une crampe qui s'installe, d'une colique subite, pour que tout le système se dérègle et affole le corps. Il sera nécessaire de neutraliser l'ampoule avant qu'elle ne devienne œuf, de réapprendre à respirer sous peine d'expirer le long d'un accotement non stabilisé. De même, il nous faudra soigner les intestins martyrisés par les secousses, et tuer les loups qui viennent torturer les mollets et se suspendre en hurlant juste au-dessus des cuisses. Bref, pour courir à belle allure ces cent kilomètres, on aura à cœur de respecter notre corps durant les premiers soixante-dix kilomètres. Ensuite, de toute manière, viendra l'agonie. Encore que celle-ci puisse être vécue assez plaisamment,

N'ayons pas peur de le dire, qu'elle sillonne les pays monarchiques comme l'Angleterre ou l'Espagne, ou qu'elle ramifie à travers la France, l'Allemagne ou l'Italie, l'autoroute est à l'image de la démocratie. Chez nous, avec un peu de mauvaise foi, on pourrait même dire que l'autoroute est de gauche. Arrêtons-nous par exemple dans une aire à l'heure des repas ou les jours de grands départs. Partout, ce n'est que population enfiévrée. Partout des pique-niqueurs. Des gens étendus dans l'herbe. Des enfants, ballon au pied. Des chiens qui s'ébattent et se battent. Des chats complètement abasourdis, tirés des paniers, et que l'on invite à faire pipi dans une litière de fortune. Et que dire des toilettes prises d'assaut ? Des chauffeurs en tricot de corps beaux comme des camions ? Des mémés en robe imprimée ? Des pépés en bob ou en béret ? Des auto-stoppeurs en quête d'une direction assistée ?

Bien plus folklos encore, bien plus prolétaires sont les stations-service quand la queue est aux pompes et la faim au ventre.

Voyez donc l'interminable ballet des cars qui arrivent et qui repartent avec leurs passagers qui descendent en vagues et submergent les snacks, les boutiques à frites et à saucisses, les baraques à pizzas. C'est que l'on mange aujourd'hui plus sainement sur l'autoroute qu'on ne mangeait dans les années soixante. A l'époque, tout était uniformisé, bactérisé, infamisé. Il aura fallu attendre la fin des années quatre-vingt pour voir apparaître une certaine qualité et avoir la possibilité de choisir entre plusieurs types de nourriture. En réalité, le jour où l'autoroute nous servira des repas vraiment gastronomiques à des prix moyens, le jour où Bocuse, Meneau, Loiseau, Bardet, Dallais, Ducasse, Troisgros, Robuchon, Gagnaire et les autres prendront des concessions le long de leur tronçon d'autoroute, eh bien, ce jour-là, on pourra élever un monument à l'autoroute. La dresser, qui sait, toute droite vers le ciel, jusqu'à ce qu'elle se place toute seule en orbite et nous entraîne avec nos volants, nos carcasses, vers les autoroutes galactiques du cosmos. En attendant, permettez-moi de vous souhaiter un bon voyage...

J. L.

si l'on est de la trempe des héros prêts à se surpasser, ou de la trempe des yogis, pour oublier les mille douleurs qui n'en font plus qu'une seule. Il arrive un moment où l'on ne sait plus ni d'où, ni de quoi on souffre. On marche à la flamme, à la volonté suprême. On est tendu vers un seul but, entièrement obnubilé par la réussite. Réussir mon premier cent kilomètres de Millau en 16h 43 sans entraînement et sans assistance m'a procuré une satisfaction inégalable. Recevoir le prix Goncourt n'aurait pas été plus grisant. L'idéal, c'est de marcher aussi bien en librairie que sur route. Mais la route, c'est aussi les grandes destinations, les grandes marches mythiques. Je suis allé derrière Moïse de Jérusalem au mont Sinai. Derrière Bouddha de Lhassa à Katmandou. Derrière Aurel Stein à travers le Taklamakan. Derrière Mano Dayak au cœur du Ténéré, entre Fachi et Agadez. Bien des

années auparavant, j'étais parti à pied de Buenos Aires pour rejoindre une fille en Californie. Le corps dans tous ses états, j'avais avalé le Chaco paraguayen et pareillement le Mato Grosso brésilien avant de buter contre l'impossible. Certes, j'étais bien dans l'Amérique des Indiens, mais mon Amérique à moi, celle des blondes en jean, était encore bien trop loin, bien trop haut sur la carte. Là, j'avais failli rendre l'âme à force de vomir l'eau des fleuves. Il n'y a pas pire pour le corps que la dysenterie qui nous vide et nous coupe les jambes. Il faut alors se cacher dans quelque coin de jungle et attendre, pauvre bête malade, que ça passe ou que ça casse.

Depuis, j'ai fait des progrès. Je sais maîtriser les bons esprits comme les démons. Si je me propulse encore au hasard, je me lance aussi des défis programmés. Je flèche mes parcours de bornes imaginaires, pour mieux les éviter et goûter au plaisir de me perdre, au bonheur de me voir surgir tout à coup du néant. La route est alors comme une ligne de vie. Et je m'en vais vivre, quand mon propre corps est bourré jusqu'à la gueule de toxines accumulées durant des mois à force d'être resté penché sur des feuilles blanches. Tout un programme, et même tout un art que de savoir retraiter ce matériau nocif qui m'encombre pêle-mêle d'angoisses et de lipides, d'idées noires et de cholestérol. Tout un chemin pour s'en débarrasser. Tout un autre pour faire de ces déchets radio-inactifs des sortes de flambées énergétiques. Phénomène de thermodynamique, je deviens moi-même une locomotive lancée à toute vapeur de sueur sur mes rails désoxydés. Bien sûr, la machine déraile quelquefois, mais lorsqu'elle tient la route, quand les jambes se mettent à fonctionner comme des bielles, quand le cœur suit le rythme, quand la tête consume la moindre pensée pour se vider tout à fait, vient alors l'état de grâce. C'est que cette marche à la pression confine à la béatitude, mieux, à l'ataxie. Ayant réussi à dépasser mon ombre, je n'ai plus qu'à me laisser porter par les fameuses poussées d'endorphine. A certains moments, quand la drogue est ainsi sécrétée, je suis comme séparé de moi-même, dédoublé. « Je est un autre », disait Rimbaud. Ici, le « je » marche derrière l'« autre ». Et l'« autre », devant, s'amuse à me faire croire qu'il pourrait se laisser rattraper. C'est l'instant de tous les instants, le point G du marcheur. On accède alors à un au-delà de l'effort. On est sourd aux alarmes, insensible à la douleur. Régénéré, mais à la frontière du clapotage. Le vrai danger est dans cet aveuglement. Le vrai danger n'est pas de dépasser ses limites, mais c'est de ne plus savoir où elles sont. D'ignorer le cœur qui lâche, la cheville qui brûle, la voûte plantaire qui éclate, l'élongation de muscle et l'hypoglycémie qui guette. Bien entendu,

cette marche sous tension se court-circuite d'elle-même. Lorsque le rythme électrisant est soutenu trop longtemps, les poussées d'adrénaline perdent leur pouvoir magique. Soudain, on revient sur terre, on renoue avec la route. Le jus n'y est plus, le courant est coupé. C'est la panne : après l'alternatif, le continu, car il faut effectivement continuer. Pour moi, l'abandon est synonyme de peine de mort. Je préfère me condamner à la peine de vie. Faire avec cette carcasse que l'on a crue un moment invincible, et qui se rappelle tout à coup à soi. La dérive ! Le vrai combat commence là. Il s'appelle l'endurance. Il me faut non seulement lutter contre le terrain, accidenté, éprouvant, mais encore contre cette satanée voix intérieure qui incite à jeter l'éponge. On entre alors dans une phase de résistance absolue, où tout est ennemi, où tout est trahison. Et de ce combat contre les kilomètres, de cette lutte au couteau survient encore la salvation, due à l'étrange plaisir de l'empoignade. Un sentiment mâtiné d'orgueil et d'héroïsme. Il arrive, ce plaisir, au plus bas du moral, au plus haut de la côte. Il est capable de me faire atteindre une sorte de point de non-retour au-delà duquel, miracle, les organes se taisent. Et continuer, toujours continuer. Retrouver la voie, l'élan. Percer les mystères de la nuit. S'orienter à l'étoile, à l'instinct. Faire la part de l'ombre et du mensonge. Ne plus confondre buisson réel et fantôme imaginaire, pierre dressée et monstre du dedans. S'arrêter enfin à l'endroit décidé, à l'heure décisive. S'allonger sous la voie lactée, derrière le rempart de son duvet. Contempler les myriades, les constellations, d'un œil à demi fermé. Se laisser envahir par ses rêves d'orient. Se réveiller fourbu, tout cassé, tout perdu. S'étirer. Goûter aux odeurs échappées de la terre. Renaître de ses limbes. Sentir que le corps répond. Lui parler, l'amadouer, l'encourager. Le nourrir, lui raconter des histoires. Et puis repartir. Reprendre la route, marcher ensemble, au corps à corps, longtemps, très longtemps, à plein temps. Parce que marcher, c'est aller au bout de soi-même, tout en allant au bout du monde. Parce que marcher, c'est toujours revenir. De loin, même quand on est tout près. Parce que marcher c'est partir. Parce que partir ce n'est pas mourir un peu. Au contraire, partir, prendre la route, c'est vivre à fond. C'est se fondre dans le paysage. C'est traverser les apparences et s'habituer aux différences.

Derniers ouvrages publiés : *Le Raja* (Ramsay), *Le Guide du flirt* (Europe et Asie) en quatre volumes (Ramsay). A paraître : *Le Neuvième Tri*.