





*Tôt ou tard*

© **Éditions Pontcerq, 2011**

ISBN : 978-2-919648-03-0

**Éditions Pontcerq**

12, rue de Chateaudun

35 000 Rennes

*pontcerq@gmail.com*

*<http://pontcerq.toile-libre.org>*

HERVÉ DÉCAUDIN

FABIEN REVAR D

*(Institut de démobilisation)*

# TÔT OU TARD

POLITIQUE DE L'AUTO-STOP

PONTCERQ



*À la mémoire de Bernard Marchaland*





*« Il attend, dans un endroit solitaire, le vaste tumulte des hommes qui s'avance sur lui. Il attend ; son dos se hérissé, ses yeux lancent des lueurs de flamme, et il aiguise ses défenses, brûlant de repousser les chasseurs et les chiens. »*

HOMÈRE, *Iliade*, XIII.



## *Avertissement*

VOUS VOUS ÊTES TROMPÉ.

Reposez ce bouquin où vous l'avez pris, s'il vous plaît ; abandonnez-le dans un coin, n'importe où : vous ne serez pas le premier venu sur cette planète qui se débarrasse négligemment d'un colis égaré, ouvert à tout hasard, et qui n'était pas pour lui. Du reste, cela vaudra mieux pour tout le monde. Vous avez toujours exécré la lecture, qui vous donne des migraines depuis le plus jeune âge, et pris soin de vous tenir à distance des livres, comme des frimeurs qui les écrivent et qui profitent des magazines de mode pour afficher leurs belles gueules de ratés. Vous n'aimez pas les chevaliers des arts et des lettres et ils vous le rendent bien, à vous toiser comme ça de leur insignifiant piédestal ; à vous tenir à distance de leurs torchons, dont vous ne mériteriez pas de gober les saletés — que vous cédez de bon cœur à leurs fans. Oubliez tout ça et allumez plutôt la télévision, une émission débile parviendra bien à captiver un moment votre attention, et ôter pour quelques heures cet avertissement, exagérément méprisant à votre égard, de votre mémoire vive.

Aussi bien, vous n'avez jamais pratiqué l'auto-stop. Ou seulement par intermittence, pendant vos années folles d'adolescent en mauvais termes avec le reste de sa race. Pas de quoi marquer le cours d'une existence ; pas de quoi noircir des kilomètres de lignes monotones avec des phrases longues comme le fleuve Missouri. Rentrez chez vous, il est tard ; les néons de la bibliothèque vont faiblir d'une minute à l'autre, avant de vous plonger définitivement dans l'obscurité.

Quelles que soient les légendes que vous faites courir sur le palmarès qui vous tient lieu de *curriculum vitae*, vous n'avez pas l'âme d'un aventurier, ni celle de ces anciens hippies qui n'ont jamais

renié leur fascination pour les lointains et le bout du monde. D'ailleurs, vous possédez une voiture. Alors à quoi bon vous taper cet essai indigeste, tout à la gloire de ceux qui s'en passeront sans sourciller de la poussette au corbillard ?

Vous ne voulez pas ouvrir ce livre, soyez raisonnable une fois dans votre vie, vous n'avez pas l'intention de le lire de la première page à la dernière ; dehors l'air est tiède, et vous avez tant de rituels à accomplir pour meubler le néant qui assaille votre conscience à chaque heure du jour et de la nuit. De ce livre, vous n'êtes même pas sûr de vouloir connaître l'argument ou la thèse ; vous l'avez pris machinalement sur une étagère, comme vous auriez pu en prendre un autre — ou refermer votre main dans le vide.

Partez. C'est votre seule chance. Cet essai entend dire toute la vérité, et la vérité n'est pas bonne à dire à tout le monde, à balancer à tout va comme un cadeau empoisonné, avec lequel chacun devra se débrouiller en solo. Ce livre ne s'adresse pas aux capitulars, à ceux qui préfèrent le cocon de l'ignorance aux tourments de la lucidité. Prenez la porte et gardez des routards et des globe-trotters — ces grands romantiques assoiffés d'horizons ensoleillés, de mers du Sud, de sentiers qui ne mènent nulle part ; ces utopistes à fleur de peau qui parcourent le monde avec leur bure, leur bâton de pèlerin, leurs semelles de vent et tout le tralala — gardez des routards et des globe-trotters l'image enchantée qui vous hante depuis que vous avez des poils aux aisselles. Ici, que vous le vouliez ou non, nous dirons tout le contraire. L'auto-stop, ça débute peut-être comme une comptine pour enfant sage, comme une balade buissonnière ou une amourette de collégien ; mais ça se finit inmanquablement dans la fange, comme s'y finira ce volume, dans la souille — car c'est dans la souille que tout commence, et que tout s'achève.

Les femmes sont des truies et les hommes sont des porcs, c'est tout ce qui sera démontré ici — du moins risqueriez-vous de le croire, vous qui courez à confesse après chaque partie de branlette, de crainte d'aller rissoler en enfer. Nous y sommes. De sexe et de

sang, c'est tout ce dont il sera question dans ces pages, car c'est ce à quoi se réduisent toutes les affaires humaines, sans que les vôtres échappent à la règle. Et chaque philosophe a répété avec ses mots ce credo, que nous répéterons tout de même, avec les nôtres : les hommes, qu'ils soient des auto-stoppeurs chevronnés, ou de sales petits sédentaires dans votre genre, voguent identiquement entre Éros et Thanatos. Le reste à l'évidence vous échappera, comme il a échappé à tous les lecteurs imprudents qui nous ont suivis sur ce chemin de croix nauséabond, dont il est encore temps de vous épargner le calvaire.

Ce livre n'est pas un livre à lire, c'est un livre à jeter, dans la première poubelle qui passe, à même le plancher, où vous voulez pourvu qu'il disparaisse immédiatement de votre vue, de votre petite biographie individuelle à l'abri du tumulte de la civilisation. C'est un livre pour faire le partage entre les frileux, qui s'y accrocheront de bout en bout, afin de reculer indéfiniment le moment de sauter dans le vide ; et les intrépides, qui ont mieux à faire que de concentrer leur regard sur des pages blanches veinées de noir, alors qu'ils dérivent dans les plaines immaculées du bassin de Tourfan ou par-delà les reliefs de Landmannalaugar, qu'ils gravissent encore le Pik Kommounizma ou les flancs bariolés du Volcán Lulllaillaco ; ou même qu'ils traversent le trou de Darién, entre le Panama et la Colombie, cette zone soigneusement quadrillée par les narcotrafiquants, qui décident comme bon leur semble de la vie et de la mort — comme il nous arriva aussi d'en décider, chaque fois que les circonstances l'exigèrent.

Ce livre ne vous est pas adressé. Seuls trois ou quatre types de notre entourage seront en mesure d'en saisir les tenants et les aboutissants. Ce livre même, nous l'avons écrit pour un vagabond que nous avons croisé un jour sur la route qui relie Baharampur à Krishnanagar — ou bien était-ce dans le petit village de Poltimore, entre Maniwaki et Grand-Remous ? — et qui verra tout de suite où nous voulons en venir, pendant que vous continuerez de buter sur le premier paragraphe. Soyez certain que nous

multiplierons les embûches et les leurres pour vous donner de l'auto-stop une image faussée, vile, méprisable, grotesque, alors que c'est tout le contraire, alors que l'auto-stop est le mode de vie des dieux — mais comment pourriez-vous y entendre quelque chose ?

Venons-en au fait. Une transformation radicale de nos conditions d'existence s'impose. Mais nous ne nous contenterons pas de refaire le monde à votre sauce, devant un comptoir de bistrot, le goulot d'une canette de bière calé entre les lèvres ; nous ne nous contenterons pas d'agiter des drapeaux rouges deux fois par trimestre, en rabâchant les slogans de nos grands-pères — qu'ils calquèrent eux-mêmes sur ceux de leurs aïeux. Vous n'avez rien compris. Les révolutions ne sont pas des plats qui se mangent froids. Il y en a toujours une qui nous attend au four, prête à être servie, comme ces marmites d'huile bouillante qu'on gardait sur le feu trois cent soixante-cinq jours par an au Moyen-Âge, juste au cas où. Partez. Nous avons rendez-vous avec l'Histoire, qui se passera bien de votre concours pour avancer, et même pour connaître de prodigieux retournements, dont vous n'aurez jamais aucune idée.

Personne n'écrit un pavé sur l'auto-stop juste pour le plaisir. Personne même n'entreprendrait d'en faire tout un roman, comme il sera fait ici, si la situation géopolitique mondiale ne le rendait pas absolument nécessaire ; si nous pouvions faire encore l'économie de la victoire.

Vous ne comprendrez rien à cette étude, tenez-le pour acquis. D'autres pourtant, quoiqu'en nombre excessivement limité, y comprendront quelque chose ; et ce quelque chose changera leur vie.

La vôtre est foutue d'avance.

## Introduction

Dans un entretien portant sur leur *Petite philosophie de l'auto-stop* (Le Seuil, 2002), Lucie Videcoq posait la question suivante à Joseph Corlosquet et Bénédicte Repussard : « La philosophie ne perd-elle pas un peu de sa noblesse lorsqu'elle s'applique à des objets aussi douteux et vains que celui-ci ? <sup>1</sup> » Derrière cette interrogation en forme de mise en demeure, se cachait la vieille objection consistant à prétendre que l'auto-stop est indigne de faire l'objet d'une investigation philosophique à part entière ; comme si certains sujets, jugés méprisables ou dégradants pour la pensée spéculative, ne méritaient pas l'attention du philosophe, exclusivement tournée vers le ciel des Idées pures. Joseph Corlosquet et Bénédicte Repussard lui répondirent incontinent qu'un tel jugement en matière de mérite était assurément arbitraire, et même qu'il rappelait les heures sombres du XX<sup>e</sup> siècle, où certains esprits prétendument supérieurs jugèrent en catimini de ce qui est digne, et de ce qui ne l'est pas <sup>2</sup>. C'était surtout, de la part de Videcoq, faire preuve d'une confondante méconnaissance de l'histoire de la philosophie.

Les philosophes classiques, en effet, ont écrit des myriades de traités, portant sur des sujets bien contestables, qui n'auraient jamais satisfait au critère de la dignité tel que le brandit la chroniqueuse du *Magazine littéraire*. Sénèque n'a-t-il pas écrit un essai intitulé *Des leucorrhées* ? ; Pyrrhon d'Elis une *Ode aux pédérastes* ? ; Marc-Aurèle des *Lettres sur la laideur* ? ; Philodème un *Manuel du sodomite* ? *Quid* encore de l'inclassable *Traité des ordures*, où Lucrèce revient sur certains fragments d'Héraclite tout à la gloire des immondices, ou même des *Démangeaisons anales* d'Évagre le Pontique ? Diogène Laërce recense, dans ses *Vies et doctrines des philosophes illustres*, des dizaines d'ouvrages de cet acabit, la plupart

1. *Le Magazine littéraire*, n° 239, janvier 2003, p. 78-82.

2. Voir également Dominique Ombredane, « Critique de la raison impure », *Esprit*, juillet-août 2003, p. 187-96.

bannis de l'histoire des idées parce que des maîtres-censeurs à la Videcoq ont jugé qu'ils salissaient l'héritage philosophique universel. Quel imprimeur a jamais osé publier les *Aphorismes sur la vermine* de Sextus Empiricus, le *Livre des fientes* d'Hermès Trismégiste, ou encore le *Du rut* de Grégoire de Nysse ? On parle même d'un chapitre ésotérique des *Parties des animaux* d'Aristote, intercalé après les longues considérations du chapitre VI sur les monstres, que certains moines copistes crurent bon de réprover — chapitre qui correspond probablement à celui évoqué par Diodore de Sicile dans sa *Bibliothèque historique* (XV, 16) et qu'Aristote aurait intitulé « De la fornication d'un genre à un autre genre ».

Plus récemment, et sans rien juger de la facture intellectuelle des titres en question, le plus souvent incertaine à vrai dire, on a trouvé sur les étals des libraires la *Petite philosophie de la fellation* de Jérôme Ducouloux (Fayard, 2007), le *Capitalisme et anorexie* de Régine Cheminel (Christian Bourgois, 2005) ; mais encore le *Nous autres, satyres* d'Alain Finkielkraut (Grasset, 2003), l'*Apologie du grabat* de Fabienne Ménoret (Albin Michel, 2003), l'*Introduction à l'herméneutique des mégots* de Laurent Haudebault (Le Seuil, 1999), le *Des détritius, des déchets, de l'abject* de François Dagognet (Empêcheurs de penser en rond, 1998), la *Société de défécation* de Michel Abgrall (Gallimard, 1989), la *Métaphysique des charniers* de Bernard Sarciaux (Grasset, 1988), la liste est longue, nous vous en ferons grâce. Maurice Merleau-Ponty n'avait-il pas signé lui-même une *Phénoménologie de l'ivresse*, restée inédite ? Qu'on pense encore à Martin Monestier, qui s'intéressa tour à tour, dans ses travaux soigneusement documentés, aux cannibales, à la torture, aux monstres humains, aux mouches, aux suicides collectifs, aux seins, aux poils, aux excréments, aux nains et même aux crachats dans *Le Crachat : beauté technique et bizarreries des molards, glaviots et autres gluaux*<sup>3</sup>. À tous ces essais, à la dignité plus que discutabile, Lucie Videcoq ne trouva pourtant rien à redire.

3. Le Cherche-midi, 2005.



En juin 2005, ce sont les pharisiens du ministère de l'Enseignement supérieur qui s'acharnèrent sur Christine Sautron, le jour où elle présenta sa thèse de philosophie générale intitulée « L'auto-stop : éthique du nomadisme de Diogène à Gilles Deleuze » (sous la direction de Constant Poulaillet et François Vilboux, professeurs émérites à l'Université Paris X Nanterre), sous prétexte que l'auto-stop serait un thème insignifiant, grossier, vulgaire, et même anti-philosophique — avant de la bannir pour dix ans de la communauté universitaire <sup>4</sup>. L'année précédente pourtant, Chantal Cocault avait obtenu les honneurs du jury de l'Université Paris IV Panthéon-Sorbonne en présentant une thèse doctorale de métaphysique analytique portant sur la méréotopologie des glaires et des mucus. Deux poids, deux mesures ? Et cette question insistante : pourquoi l'auto-stop provoque-t-il une telle animosité chez les hauts dignitaires de la vulgate bien-pensante, et des condamnations morales à ce point disproportionnées ? Sinon que la poser, cette question, c'est déjà y répondre, comme on dit.

En effet, pour les membres de l'intelligentsia parisienne, et plus généralement pour les nantis de la classe dirigeante mondiale, l'auto-stop représente non seulement une tradition intempestive, en complète contradiction avec les exigences de la modernité capitaliste, mais surtout une pratique à forte valeur séditieuse ajoutée, mettant gravement en péril l'organisation de la société qui leur a permis d'accéder et de se maintenir au pouvoir. De là leur acharnement à humilier ses derniers apologistes. Que la pratique de l'auto-stop renferme par elle-même une force politique explosive, c'est en effet ce que laisse entendre le travail d'occultation concertée dont elle a invariablement fait l'objet, tout au long de la restauration idéologique qui a permis d'éteindre progressivement les flammes de Mai 68 <sup>5</sup>. On recense pourtant chaque année de très nombreux articles sur le sujet, écrits par des sociologues, des philosophes ou des politologues, notamment anglo-saxons, mais également hexagonaux : certains d'excellente facture, d'autres absolument minables, comme c'est le cas pour n'importe quel

4. Voir l'article de S. Cerquiera dans *Le Monde* du 29 juin 2005 : « De l'excommunication à l'usage des doctorants ».

5. Sur ce travail de restauration idéologique, on se reportera à l'excellente rétrospective de François Cusset, *La Décennie. Le Grand Cauchemar des années 80*, La Découverte, 2006.



un objet, ni même véritablement une pratique ; c'est d'abord une disposition de la conscience, une certaine vibration de l'âme, hétérogène à tous les protocoles de la science, et aux commandements impérieux du marché des changes. Car l'auto-stoppeur est celui qui fait sécession avec le modèle de la subjectivité occidentale, obsédée par le rendement, le profit, la mobilisation des forces productives et tous ces foutus impératifs de la rationalité économique. L'auto-stoppeur aspire seulement à musé, à baguenauder à même l'écorce terrestre ou à mettre le monde en vers, allongé à l'ombre d'un vieil olivier, quelque part sur la route de Bisignano, où les siestes sont d'autant plus longues que les voitures sont rares.

De telle sorte que la pratique de l'auto-stop, et ce sera là notre petite révolution copernicienne, n'est pas tant un sujet de recherche, que la *recherche du sujet*, aux quatre coins du globe ; recherche perpétuellement reconduite, et pour ainsi dire toujours perdue d'avance. Cherchez bien, vous finirez peut-être par vous trouver vous-même, du côté de Penobscot Bay, dans une crevasse du Snæfellsjökull ou sur les lagunes du pertuis de Maumusson. Cherchez encore. À explorer méthodiquement chaque portion du planisphère, vous croiserez tôt ou tard la route d'un type qui vous ressemble, comme un reflet, comme un sosie, et même d'un type qui porte votre nom, d'un type qui pourrait être vous, qui est vous, oui ! c'est ça, vous croiserez tôt ou tard votre propre trajectoire !

N'importe comment, ce n'est pas la destination qui compte, mais le chemin que l'on parcourt. Pratiquer l'auto-stop, c'est se réapproprié la maxime qui ornait le frontispice de l'oracle de Delphes : *gnôthi seauton*. « Connais-toi toi-même. » Car on ne se connaît soi-même qu'à la condition d'avoir fréquenté d'abord la terre entière : d'avoir côtoyé Nevin Akyazi, Maryvonne Alguimaret, Sung Kweon, Abdoulaye N'Daye, Michel Ribouchon et toutes ces créatures inachevées dans lesquelles le Très-Haut a cru bon pourtant de venir loger une âme. Le sillage de l'auto-stoppeur est une immense mosaïque, composée d'une infinité de fragments

d'humanité, glanés ici ou là, au gré des rencontres et des caprices du vent ; un vitrail où se réfléchit la lumière du monde, dans une gerbe aux mille et un éclats.



Du reste, vous ne trouverez rien ici que vous ne sachiez déjà, dont vous n'ayez eu un jour l'intuition, en vous regardant le matin dans un miroir ou en fermant les yeux, juste avant de dormir. Le soleil reste identique à lui-même, et les tragédies qui se trament en-dessous n'ont pas varié depuis Eschyle. Mais n'est-ce pas là le rôle historique de la philosophie ? *Redire ce qui a déjà été dit*. Dans une autre langue, avec d'autres mots, d'autres formules ; mais le redire, inlassablement, pour les siècles des siècles. Redire ce que certains s'efforcent obstinément de taire, afin de contenir les foules, toujours prêtes à la révolte ; ce que la plupart feint de ne pas comprendre ou oublie dans la seconde, pour sauvegarder le cocon minuscule qui tient lieu à chacun d'univers ; ce que vous vous escrimez vous-même à ne pas entendre. Il n'a pas fallu attendre Nietzsche pour que la philosophie annonce la mort de Dieu. Nietzsche seulement l'a répétée, comme il se doit. Mais malgré la ténacité des philosophes, qui la répètent encore et toujours, Dieu refuse de mourir, car les hommes ont la mémoire courte, et la masturbation rend sourd.

Au point où nous en sommes, vous aimeriez disposer d'un succédané de plan, ou au moins d'une ébauche de ce qui sera dit dans les pages qui vont suivre. Vous êtes encore victime de vos mauvaises habitudes de sédentaire, qui ne sort de chez lui qu'à condition de savoir où il va, et de pouvoir retrouver facilement le chemin du retour. Allez, cet ouvrage sera bien divisé en parties, cinq parties absolument distinctes et qui ne cesseront pas néanmoins de se chevaucher, de se fondre les unes dans les autres, au point que chacune d'entre elles inclura aussi les quatre autres, quoique tout à sa manière. Nous reprenons ainsi le découpage du *De recte facti* de Properce, dont la structure logique est fondée sur

la théorie aristotélicienne des quatre causes. Il sera question, dans notre première partie, de la cause *matérielle* de l'auto-stop (ESPACE), de la cause *formelle* dans la seconde (TEMPS), de la cause *efficiente* dans la troisième (IMAGE), dans la quatrième de la cause *finale* (JUGEMENT) — et Properce d'ajouter une cinquième partie à son *opus magnus*, comme nous y avons ajouté une au nôtre. Car Aristote évoque bien, dans le *De anima*, l'existence d'une cinquième cause, qu'il appelle cause « adventice ». Et cette cause, si elle prolonge à merveille les quatre premières sections du *De recte facti*, prolongera notre étude tout de même, puisqu'elle concerne seulement, si l'on en croit les mots du Stagirite, les « objets qui ne font pas naturellement partie d'une chose, et s'y ajoutent accessoirement <sup>7</sup> » — et n'est-ce pas là la différence spécifique qui distingue à coup sûr la classe des auto-stoppeurs ?

7. *De anima* III,  
12, 1284 b 38.

Ce livre n'est pas un recueil de recettes ou de techniques, détachées les unes des autres, parmi lesquelles il s'agirait seulement de piocher, selon ses besoins ou ses désirs du moment. Ce livre n'est ni une « boîte à outils » à la Foucault, ni un mode d'emploi qu'il s'agirait de suivre à la lettre, point par point. Il existe déjà des guides de cette espèce, et nous dirons plus loin tout le mal que nous pensons d'eux — et quel usage il reste possible d'en faire. Cela ne veut pas dire que nous ne transmettrons pas de savoir sur l'auto-stop, mais ce sera un savoir singulier, que nous transmettrons de manière singulière. Il ne s'agit pas pour nous de considérer l'auto-stop de l'extérieur et d'en proposer une analyse, un découpage conforme à d'improbables articulations objectives. Il convient plutôt de se fondre dans le mouvement qu'il génère, de se couler en lui, de s'unifier à la force qui le tire. Il s'agit de penser le voyage en auto-stop comme un tout, et un tout mouvant, en perpétuelle recomposition. Il s'agit de porter sur l'auto-stop le regard que Bergson a porté sur le vivant.

Rien n'est détachable. La vie ne se reconstruit pas de l'extérieur comme une machine dont il suffirait d'assembler les pièces. La pratique de l'auto-stop ne s'épuise pas dans un ensemble de

conduites caractéristiques, de même que l'auto-stoppeur n'est pas un personnage folklorique, reconnaissable entre mille avec ses airs de m'as-tu-vu et son accoutrement pittoresque. Il ne suffit pas que vous preniez position sur le bas-côté d'une bretelle d'autoroute avec le pouce pointé vers les nébuleuses obscures et les quasars ; il ne suffit pas que vous preniez place à bord d'une Golf VR6 tunée immatriculée dans la Drôme et pilotée par une petite racaille que vous ne connaissez ni d'Ève ni d'Adam. Il n'y a pas selon nous de séparation entre l'auto-stop et la vie libérée des contraintes de la société spectaculaire-marchande. L'auto-stop est intégral, ou il n'est pas.

Parmi tous ceux qui liront ce livre, la grande majorité n'en mettra pas la moindre ligne en application. Certains comprendront de loin ce que nous avons voulu dire ; quelques uns, plus rares encore, souhaiteront avoir la force de faire le grand saut. Mais si un seul de nos lecteurs, vous peut-être, accepte de se glisser dans le costume que nous allons tailler tout au long de ces pages, alors notre travail n'aura pas été vain.

Alors les chefs de la domination pourront bien chier dans leur froc.

I.

LES CHOSES QUI NOUS JETTENT  
AU-DEHORS





## 1. Le chemin qui compte

IL FAUT SE MÉFIER DES FAUSSES ÉVIDENCES. Et d'abord de celle-ci : tout voyage serait un déplacement dans l'espace, et le voyage en auto-stop ne dérogerait pas à la règle. Il s'agirait, comme si l'on prenait le bus ou l'avion, d'aller d'un lieu à un autre, de relier bon an mal an deux points du globe éloignés d'un nombre déterminé de kilomètres, plus ou moins vertigineux selon que l'on court les plages du Cotentin ou les défilés de la Terre de Feu. Dans tous les cas, dit-on, on voyage pour franchir un segment géographique de la planète, pour nier les distances, pour avaler d'un trait les grandes étendues au goût âpre, et les laisser loin derrière soi. Somme toute, voyager serait un moyen peu commode de *se télétransporter*. Mais si tout voyage consiste à aller d'un ici à un là-bas, le voyage en auto-stop n'est-il pas au contraire celui qui consiste à partir *pour nulle part* ? « Qui sait où tout cela nous mènera ? » demandait Bernard Marchaland, non sans humour, la veille de son départ pour les confins de la Sibérie orientale, où il devait disparaître dans des conditions jamais élucidées à ce jour<sup>1</sup>. C'est qu'il y a voyage et voyage. Comme tout candidat au départ, l'auto-stoppeur se fait toujours une idée plus ou moins nette de la trajectoire qu'il souhaite suivre, du point de chute qu'il veut viser. Une série de cercles concentriques décroissants sur la carte lui permet de se fixer un objectif, d'abord vague, puis de plus en plus précis : Europe > Scandinavie > Danemark > Sjælland > København > Christianshavn. Mais qui sait où tout cela nous mènera ? Qui sait si les aléas de la route l'emmèneront là-bas ou quelque part d'autre, à Komsomolsk, dans les faubourgs d'Islamabad ou à quelques envolées du viaduc de Garabit ?

Le terme technique désignant l'auto-stoppeur est « allo-mobiliste » : celui qui se meut grâce à un autre (*allos*) ; par opposition à « auto-mobiliste » : celui qui se meut par lui-même (*autos*). On trouve pour la première fois l'adjectif « allomobile » dans la

1. Cf. *Je demeure*, tome I, Flammarion, 1997-2008, p. 1045. Pour une reconstitution de la dernière expédition de Bernard Marchaland, et notamment sa dernière étape, entre Oust-Omtchoug et Iagodnoïe, voir l'enquête détaillée de Fabienne Gourmelon, *Ce pays s'appelle Adieu*, Denoël, 2007.

*Physique* d'Aristote, lorsqu'il s'agit de faire la distinction entre les moteurs immobiles (« hétérostatiques »), les moteurs mobiles (« automobiles »), les non-moteurs immobiles (« homéostatiques ») et les non-moteurs mobiles (« allomobiles »), qu'on dira aussi les *mûs*. « Car c'est soit du fait de leur propre moteur que les choses sont mues, soit du fait de celui d'un autre <sup>2</sup>. » Et dès lors que l'auto-stoppeur, ce « non-moteur mobile », est mû par un autre moteur que le sien, comment s'assurer qu'on le conduira à bon port ? L'auto-stoppeur part, cela au moins est sûr, il souhaite quitter le lieu où il se trouve, et il le quitte, bien résolu qu'il est. L'auto-stoppeur part, inutile d'insister ; mais pour arriver où ? Et cela même a-t-il un sens de parler d'arrivée, dans ce genre de conjoncture ? C'est qu'il y a les voyages nomades et les voyages sédentaires, les voyages pour arriver quelque part et ceux pour musarder seulement, pour vagabonder à la petite semaine, par-ci par-là, au hasard de l'improvisation ; et seuls ces derniers sont des voyages au plein sens du terme, les autres n'étant finalement que de simples *trajets*.

Dans des pages lumineuses, Ghislain Clappier et Marceau Prudor ont livré une analyse du voyage allomobile qui contredit brillamment l'opinion commune. C'est qu'« un trajet est toujours entre deux points ; mais dans le trajet en auto-stop c'est l'entre-deux qui prend toute la consistance, et jouit d'une direction propre. La vie de l'auto-stoppeur est *intermezzo*. S'il a d'abord fallu partir, il s'agit surtout de ne jamais arriver <sup>3</sup>. » C'est le chemin lui-même qui compte, et non pas le point hypothétique qu'il permet de rejoindre, dont tout le monde se fout, vous le premier ; ou pour le dire autrement, c'est le départ lui-même qui est l'arrivée. L'auto-stoppeur arrive dès qu'il part, puisqu'il n'aspire qu'à partir. L'auto-stoppeur ne goûte que « le plaisir d'aller » (Rousseau), peu importe du reste où les irrégularités de l'espace le mèneront, si tant est qu'elles puissent mener quelqu'un quelque part ; peu importe où son chauffeur le déposera, dans les environs de Glasgow ou beaucoup plus loin, du côté de Berezovo ou de Karassouk. Faire de l'auto-stop, c'est tracer une ligne de fuite, c'est-à-dire une ligne

2. 256 a 5-7.  
Certains parlent également de « xé-nomobilistes », même si le terme n'apparaît pas chez le Philosophe.

3. G. Clappier et M. Prudor, *Nomadités*, Phébus, 1987, p. 471-2.

qui ne coïncide pas avec les itinéraires planifiés du voyage organisé, qui n'a de voyage que le nom. Et c'est déjà de la politique. Car faire de l'auto-stop revient aussi, quoique tout incidemment, à se rendre indétectable. L'auto-stoppeur, du fait même de son mode de déplacement, est celui qu'on ne peut pas suivre ; c'est-à-dire celui qu'on ne pourra jamais retrouver. C'est une seule et même chose que faire du stop et *disparaître de la circulation* ; que faire du stop et *entrer en clandestinité*. L'auto-stop, qui passe par une entreprise de désaffiliation territoriale et subjective, est l'inverse du travail de la police.

C'est pourquoi les touristes, car il faut bien se résoudre à parler d'eux ici, ne voyagent pas <sup>4</sup>. Ils ne goûtent pour leur part que le plaisir d'arriver à *destination*. Pour un touriste, le trajet est toujours vécu comme un mal nécessaire ; un supplice même, le plus souvent, un vrai cauchemar qu'on aimerait pouvoir biffer d'un coup de crayon sur les programmes en papier glacé des tour-opérateurs. L'espace, ici, apparaît comme ce qui résiste ; il est tout entier empêchement, obstacle. Il est ce qui éloigne sans arrêt du but, dans lequel chacun a concentré tous ses fantasmes de pantouflard en mal d'horizons lointains.

Au début, tu choisissais tes itinéraires, tu te fixais des buts, tu imaginais des périple compliqués qui prenaient malgré toi des allures de voyages d'Ulysse. Tu as fait après tant d'autres, un pèlerinage à Saint-Julien le Pauvre, tu as tourné en rond près de l'entrée des catacombes, tu t'es planté sous la Tour Eiffel, tu es monté au sommet de quelques monuments. [...] Mais qu'un but soit touristique, culturel, ou bien déceptif, inepte, ou même provocateur (la rue de la Pompe, la rue des Saussaies, la place Beauvau, le quai des Orfèvres) ne l'empêchait pas d'être un but, c'est-à-dire une tension, une volonté, une émotion. Ton tourisme, même désabusé et dérisoire, malgré le souvenir lointain des Surréalistes, restait source de vigilance, emploi du temps, mesure d'espace <sup>5</sup>.

L'auto-stoppeur, tout au contraire, fait l'expérience d'un espace qui s'ouvre constamment devant lui. L'espace n'est plus quelque

4. Sur la distinction entre le tourisme et le voyage, cf. P. Estienne, « La tyrannie douce de l'air conditionné », *Le Monde diplomatique*, janvier 2005.

5. G. Perec, *Un homme qui dort*, Denoël, 1967.



déhors, sur les trottoirs de la rue de Saint-Malo à Rennes, ou sur le parvis de la Plaça del Pi de Barcelona <sup>7</sup> ; c'est seulement une inclination de l'esprit à cultiver. Encore faut-il partir. Et si, pour l'auto-stoppeur, la question de l'arrivée est absurde, celle du départ doit être résolue. Partir, mais partir d'où ? Question décisive. Question existentielle. Question dont il nous faut déplier toutes les conséquences, sous peine de prendre racine et de moisir sur place ; car partout la torpeur nous guette. C'est que si le touriste doit rejoindre une salle d'embarquement bien précise et un petit siège numéroté rien qu'à lui — « Excusez-moi, vous êtes assis à *ma* place ! » —, l'auto-stoppeur peut partir d'absolument n'importe où. L'auto-stoppeur est libre, comme l'âne de Buridan était libre, et se laissa mourir, incapable de choisir entre l'eau et l'avoine.

Alain Fuseliez, dans sa célèbre anthologie, évoque la possible existence d'auto-stoppeurs virtuoses qui parviendraient à se faire embarquer pour le bout du monde depuis le canapé de leur salon. Un inconnu qui sonne à votre porte, par hasard, un témoin de Jéhovah, un livreur de pizza, une erreur, et voilà déjà une occasion de partir, de vous faire la malle : hardi camarade ! Une seule question y suffit, dérisoire et pourtant riche de toutes les promesses : « Est-ce que vous pouvez me déposer quelque part ? » Et l'existence de ces auto-stoppeurs de talent n'est pas tant à prendre comme une vérité de l'histoire que comme l'occasion d'une leçon de choses. « Le bon auto-stoppeur, c'est celui qui sait tirer le meilleur parti de l'endroit où il est. C'est celui qui est toujours prêt à décoller <sup>8</sup>. » Une vérité de La Palisse permettrait alors de résoudre la question du départ. En effet, *on peut difficilement partir d'un autre endroit que de celui où l'on se trouve*. Mais c'est là sans doute une solution toute formelle. Car pour les autres, pour ceux qui n'en peuvent plus d'attendre qu'on vienne frapper à leur porte — pour nous tous —, il faudra mettre ses muscles jambiers en branle. *De droit*, il est possible de faire de l'auto-stop n'importe où, où que l'on soit ; mais *de fait*, certains lieux sont plus propices au démarrage que d'autres. Pour profiter de l'hospitalité des automobilistes, il sera souvent nécessaire de déplacer soi-même son petit « être-

7. Suivant les recommandations de Dominique Pau-tonnier, nous éviterons de franciser le nom des villes étrangères.

8. A. Fuseliez, *Stop. Une anthologie*, Fayard, 2002, p. vii.

là » singulier — autrement dit, il sera nécessaire de bouger un peu son cul.

## 2. Des lieux heureux

PREMIÈRE TAUTOLOGIE DE L'AUTO-STOP : *pour partir, il faut partir*. Il faut marcher un peu, rejoindre un bout de route si l'on vit à la campagne, ou une sortie de rocade si l'on habite en ville ; il faut rejoindre un flux de véhicules, en bas de chez soi ou derrière la maison, se poster au coin de la Via Toledo et lever le pouce, héler les automobilistes, agiter les bras, s'allonger en travers de la chaussée, à chacun de voir, on ne sait jamais, ce ne sont pas les moyens qui manquent pour arrêter la première bagnole qui passe. Si l'on est disposé à marcher davantage, ou si l'on s'est fixé un semblant de direction, il peut toutefois s'avérer profitable de chercher l'*eutopos* le plus proche. Qu'est-ce qu'un *eutopos* ? L'*eutopos* est à l'espace ce que le moment opportun, le *kairos*, est au temps. C'est le lieu idéal, parfait, le « lieu heureux » — en un mot : l'*eutopos* est le *spot* du stop <sup>9</sup>. En toute connaissance de cause, précisons que les *eutopoi* sont rares, il en existe seulement un ou deux à l'orée des villes, et Dieu sait que les places sont chères, il faudra attendre votre tour, prendre votre mal en patience, et regretter peut-être d'avoir offert toutes les auto-écoles du coin aux flammes.

Mais si certains *eutopoi* sont de notoriété publique — nous pensons à ce petit renforcement à la sortie de Rennes, route de Lorient, au niveau d'une cabine téléphonique postée quelques dizaines de mètres en amont de la station Total (n° 42-523), ou ce rond point immense à la sortie sud-est de Reykjavík, en direction de Hveragerði et, à plusieurs centaines de kilomètres à l'est sur la route 1, du petit port de Höfn (n° 07-994) — d'autres restent à découvrir. Et nous disons bien à *découvrir*. C'est que les *eutopoi* ne s'inventent pas. Ils ne doivent leur existence qu'à une configuration urbanistique et géotopique objective, un certain

9. Sur la signification de l'*eutopos* dans la Grèce antique, on lira profitablement les œuvres de Jean-Pierre Vernant, et en particulier, *Mythe et pensée chez les Grecs*, La Découverte, 1996, ch. III : « L'organisation de l'espace. » « C'est cette conception d'un univers où les réalités physiques sont conçues comme des puissances et leurs rapports mutuels comme des affrontements de forces qui explique sans doute que déjà chez Homère l'expression *eutopos*

rapport entre des flux d'automobiles, du mobilier urbain et des dispositifs de voirie. Et c'est là la vocation de la *topomancie*, cet art plurimillénaire fondé sur les principes du *Feng Shui* chinois, qui consiste à débusquer les *eutopoï* avec le *Luo Pan* — ou « boussole géomantique » — en fonction des champs cinétiques exhalés par les métropoles ; *eutopoï* qu'on classera ensuite sur une échelle allant de 1 à 9 (échelle dite de « Tien Tan »), à raison de leur « aura topique » relative, c'est-à-dire des facilités de décollage qu'ils offrent aux voltigeurs de notre rang <sup>10</sup>.

Dans la mesure où la découverte d'un *eutopos* représente, pour l'auto-stoppeur, la promesse d'un départ imminent, il est difficile de parler de ce lieu idéal, chimérique aux yeux de certains ; lieu où l'on reste seulement quelques minutes, quelques secondes, un instant peut-être, et dont, par conséquent, il y a peu de choses à dire, sinon rien. À peine aurez-vous eu l'occasion de comprendre que *vous y êtes*, une voiture déjà se sera arrêtée et vous serez maintenant en train de benner votre sac à dos dans un coffre, et que l'aventure commence ! Comment décrire ce lieu fugitif, ce « lieu absent » (Seigneuret) ? Comment saisir ce qui incessamment se dérobe ?

Vous êtes arrivé enfin devant ce grand rond-point, au nord-ouest de Paris, à quelques encablures de la station de métro Pont de Sèvres, terminus de la ligne 9. Vous observez, pour pouvoir le décrire avec précision par la suite, dans un carnet de bord semé de feuilles volantes, l'*eutopos* n° 27-833, cette grande dépression topodynamique en direction de l'ouest, dont l'existence avait fini par vous paraître suspecte ; et l'instant suivant, vous êtes inexplicablement assis dans une voiture, en train de parler de la pluie et du beau temps avec un type qui pourrait être votre beau-frère, rendu aux sujets de conversation ordinaires, aux *topoï*, sur lesquels chacun a toujours son mot à dire — on commence rarement une conversation avec un inconnu par des considérations sur la physique nucléaire ou les trésors de guerre nazis <sup>11</sup>. Même, l'existence d'un *eutopos* apparaît seulement de manière rétrospective. Aussi

désigne ce lieu fuyant, ouvert, c'est-à-dire capable d'emporter ceux qui s'y tiennent, mais tout à la fois support et puissance cosmique. L'*eutopos* est situé entre *Gaïa* et *Chaos*, fondement inébranlable d'un côté et ouverture béante, vide sans fond, sans direction, espace de chute indéfinie où rien jamais n'arrête l'errance du corps qui tombe de l'autre. En ce sens, l'*eutopos* est bien le point de départ de tout voyage possible. » p. 221-2. Nous reviendrons sur le sens de *kairos* dans notre section II.

10. Voir Claude Romano, *La Topomancie de A à Z*, Le Seuil, 2001.

11. Sur les sujets qui reviennent le plus souvent dans ce genre de circonstances, voir le chapitre III de l'étonnant recueil de Thomas Boutefeu (dir.), *Parler pour ne rien dire aux Presses Universitaires de Caen*, 1993.

longtemps qu'on reste posté à un carrefour, impossible de savoir à l'avance si l'on va y passer seulement quelques secondes, ou plusieurs jours d'affilée, comme nous passâmes trois jours à attendre un véhicule le long du riff de Coquimbo (30° 07' S – 71° 20' W), que nous vous conjurons d'ôter de votre liste des trente merveilles du monde. Du fait de ses propriétés évanescences, certains ont rapidement jugé — on pense en particulier au virulent pamphlet de Delphine Tranchevent<sup>12</sup> — que tout travail intellectuel prenant l'*eutopos* pour objet était un non-sens, ou à tout le moins une entreprise inexorablement vouée à l'échec. Certains écrivains audacieux s'y sont toutefois essayés, avec plus ou moins de succès.

12. *Le Non-être et le néant*, Gallimard, 2005.

Le poète écossais Dave F. Witson raconte qu'il rêve régulièrement d'un *eutopos* mythique, situé sur la route de L'Albufera, entre Sueca et Catarroja (n° 61-008), et qu'à son réveil, le souvenir de sa vision nocturne est trop flou pour qu'il puisse la rendre avec des mots, mais suffisamment fort pour qu'il lui soit impossible de l'oublier. On pense également aux tourments de Florence Budor, qui se sent impuissante à exprimer l'essence du « lieu béni », dans son poème « Du bout des doigts » ; ou encore à l'œuvre de Dominique Varsaba, qui n'a malheureusement jamais rien écrit sur le sujet<sup>13</sup>. Il faudrait sans doute se tourner vers l'abstraction picturale pour trouver une œuvre qui soit en mesure de rendre la teneur métaphysique de l'*eutopos*. Camille Sérazin prétend que le « bleu roi fluorescent » du peintre Yves Klein révèle la quintessence de l'*eutopos* archétypal (n° 00-001), situé sur les rivages de la Méditerranée, où le bleu du ciel se noie dans la mer, à deux pas d'une route en lacets<sup>14</sup>. Klein a-t-il fait lui-même de l'auto-stop sur cette route, qui correspond selon nous à un tronçon de la D178, qui relie Frontignan à Balaruc ? Il semble que personne ne se soit penché sur cette question dispensable, que Sérazin du reste s'est bien gardée de poser.

13. Dave F. Witson, *You remember the nights*, Joyland Press, 1989, trad. Odile Vermeulen, Payot & Rivages, 1997 et F. Budor, *Du bout des doigts*, Arthème Fayard, 1997. S'il s'avérait que Dominique Varsaba a bel et bien écrit un livre sur l'*eutopos*, nous préférierions faire comme si ce n'était pas le cas.

14. *Bleu comme toi. Ciel et terre chez Yves Klein*, La Fabrique, 2005.

Dans sa correspondance, publiée au Chercheur d'art, Klein ne fait aucune allusion à l'auto-stop. On sait pourtant qu'il choisit ce mode de locomotion en juin 1962, pour relier Marseille à Paris.



L'affichiste italien Giuseppe Zicchi, qui partageait avec lui l'arrière-salle de la galerie Sallegroix de la rue du Bac, raconte que Klein arriva deux jours après le vernissage de l'exposition « Cobalt 60 », pour avoir voulu profiter de son « petit bout de chemin ». Il lui aurait avoué : « Il faisait si loin, que j'ai touché le bout du ciel <sup>15</sup>. » Dans ses monochromes, Yves Klein a exprimé de manière radicale la nature aérienne, voire céleste, de l'*eutopos* — où les hommes libres convergent, avant de prendre leur envol. Dans cette mesure, il représente pour la communauté des auto-stoppeurs une référence esthétique incontournable. Parmi les amateurs agglutinés devant ses toiles, on prétend qu'il se trouve toujours un ou deux routards, venus du bout du monde pour contempler le bleu atmosphérique du lieu heureux <sup>16</sup>.

Bien entendu, il est toujours possible de tomber sur un *eutopos* par hasard. Mais nous ne saurions mieux vous conseiller que d'en repérer quelques uns à l'avance, pour éviter les déconvenues. Ainsi, avant même de partir, il peut être avantageux de mettre le nez au-dessus d'une carte, et d'observer pendant quelques minutes ses entrecroisements de lignes colorées plus ou moins épaisses, plus ou moins droites, revenant sur elles-mêmes au détour d'un virage pour repartir ailleurs, dans une tout autre direction ; entrecroisements où se cachent mille et un *eutopoi*, prêts à vous entraîner autour de la rose des vents, si tant est que vous parveniez à les découvrir. Il peut être profitable de s'imprégner patiemment de cette carte, tout en sachant qu'elle reste une représentation, donc une simple *évocation* de la réalité.

Avec un peu d'expérience, de ville en ville, de carte en carte, vous saurez repérer au premier coup d'œil le croisement auquel il convient de se poster, la bonne bretelle de périphérique (Porte des lilas, Porte d'Orléans), le rond-point idéal (celui qui mène directement à l'*Autobahn* 76, à la sortie de Preetz, en direction de Plön — n° 48-555), la carte vous livrera tous ses secrets, vous en saisirez bientôt la logique circulatoire, comme les topomanciens d'autrefois. Mais ne criez pas victoire trop vite. Les cartes se gardent bien

15. G. Zicchi, *Mémoires*, trad. V. Siculla, Le Cherche-midi, 1986.

16. On constate néanmoins l'absence de visiteurs ayant fait le trajet depuis l'Australie, où le ciel, quand il est bleu, n'est pas exactement bleu *mais vert* — raison pour laquelle les Australiens n'ont jamais rien compris au travail de Klein. Cf. F. Gengebret et B. Moquereau, *Yves Klein, la passion du bleu*, Ergon, 2006.

de représenter le mobilier urbain, et même si cette voie peut paraître saturée de voitures en partance pour Brest, Heidelberg, Roma ou Split, c'est-à-dire de véhicules qui partent dans *votre* direction (tiens, vous avez finalement choisi de suivre une direction, Madame-Monsieur le *touriste* ?), rien ne laisse supposer qu'un accotement vous permettra de vous installer au bord de la route et surtout, cauchemar de l'auto-stoppeur, rien ne laisse supposer qu'il y aura un espace permettant à un véhicule de s'arrêter devant vous.

Nous sommes philanthropes, il nous semble que l'homme est majoritairement bon et attentionné à l'égard de ses semblables. Peu d'individus restent insensibles à la silhouette d'un auto-stoppeur perdu au milieu de la circulation. Mais c'est une chose de vouloir s'arrêter ; c'en est une autre de pouvoir le faire. Aspirer à aider l'un de ses frères humains ne justifie pas que l'on prenne des risques inconsidérés pour sa propre existence. Et pour avoir été à l'occasion automobilistes nous-mêmes, pour avoir croisé des auto-stoppeurs sur le bord des routes, nous devons le déplorer : ceux qui s'inquiètent de savoir si un véhicule pourra effectivement s'arrêter au pied de leur sac à dos sont trop rares. Et si nous devons vous donner un conseil, un seul, ce serait le suivant : *faites de la place aux automobiles* ; elles vous le rendront bien.

Car c'est là finalement la contradiction originare de l'allomobiliste, le fondement de sa posture absurde, intempestive : comment l'immobile va-t-il parvenir à s'insérer dans le mobile ? Comment rejoindre le lit agité de la rivière depuis les rives, dédaignées par le courant terrible ? C'est que les voitures n'apprécient guère les bandes d'arrêt d'urgence, et moins encore les fossés ou les talus. Le propre d'un flux est de ne se tarir jamais, pas un temps mort, pas une brèche, impossible de s'en extraire. Et il faudra bien pourtant qu'une voiture s'arrête, qu'elle se désolidarise de ce courant qui la porte et qui l'entraîne au loin, si vous voulez partir pour de bon. Il faudra résoudre cette contradiction. Il faudra que vous trouviez à vous immiscer dans les circuits de l'économie-

monde et d'ici là, personne ne vous interdit de rêver en secret d'embouteillages, de travaux de voirie ou d'accidents spectaculaires. Mais d'en rêver seulement. Il ne s'agit pas d'arrêter les flux, pas encore, chaque chose en son temps, ne brûlons pas les étapes ; il s'agit pour commencer d'en détourner les folles trajectoires.

Autant que nous puissions en juger, il vaut mieux éviter de se fier aux cartes ; du moins à celles que l'on trouve dans le commerce ou sur les sites Mappy, Google Map ou Google Earth. Pire encore, il faut se méfier des GPS, qui offrent des reproductions de l'espace géographique basées sur des protocoles satellitaires qui sont ceux de l'armée et de la police. Nous devons vous mettre en garde : la géographie renseigne toujours d'abord les états-majors et les services secrets. L'espace est le champ même des stratégies, qu'elles visent le profit, la victoire ou l'ordre. Comme le rappelait l'excellente revue *Hérodote*, dans son numéro inaugural :

La carte, beaucoup plus qu'un ensemble de textes, est la forme de représentation géographique par excellence. Cette formalisation de l'espace n'est ni gratuite ni désintéressée : moyen indispensable de domination de l'espace, elle a d'abord été établie par des officiers et pour des officiers. La production d'une carte, c'est-à-dire la conversion pour la première fois d'un concret mal connu en une représentation abstraite, est une opération longue et coûteuse, qui ne peut être réalisée que par et pour l'appareil d'État. [...] Les cartes sont des instruments de pouvoir<sup>17</sup>.

17. « Crise de la géographie et géographie de la crise », *Hérodote*, n° 1, 1<sup>er</sup> trimestre 1976, éditions Maspero, p. 11-12.

Non pas que la stratégie nous répugne ; mais nous ne faisons pas la guerre avec les plans que l'ennemi nous tend. Pouvoir connaître précisément l'endroit où nous nous trouvons, c'est-à-dire notre localisation sur le repère orthonormé universel (longitude et latitude), grâce à une carte ou un système de localisation par satellite, c'est aussi offrir le luxe à la police de pouvoir nous cueillir à notre prochaine étape. Soyons réalistes, on ne s'oriente jamais aussi bien qu'en regardant les étoiles.

D'autant que mettre des cartes à la disposition des voyageurs — des cartes qui ne sont pas les leurs, des cartes anonymes, et là-dessus nous ne pouvons que vous inviter à dessiner vos propres

cartes, vos propres plans — de la même manière que mettre à leur disposition de détestables guides de voyage, c'est les priver de la nécessité, mais surtout du plaisir, de demander leur chemin, c'est les empêcher de faire des rencontres imprévues. Toute carte est une équation déjà résolue. Or, comme le disait Rabbi Nahman de Braslav, dans cette superbe invitation au voyage : « Ne demande jamais ton chemin à quelqu'un qui le connaît, car tu ne pourras pas t'égarer <sup>18</sup>. » Les appareils d'État ne craignent pas tant les errements nomadiques eux-mêmes que les interactions hasardeuses qu'ils provoquent. Car au fondement de toute sédition possible, il y a d'abord une *rencontre*. Jean-François Souvier notait, dans un texte adressé à tous les contempteurs du voyage mutin :

18. Cité par Bronislaw Malinowsky dans *La Représentation de l'espace dans la psychologie primitive*, trad. Christian Archenoul, à l'écluse d'amont, 2006, p. 478.

Loin des poncifs sur le métissage ou les rêves d'Orient, la seule rencontre authentique avec l'autre, la seule rencontre débarrassée des exigences de la société marchande bourgeoise n'est-elle pas celle de la solidarité dans une lutte commune ? Et le voyage n'est-il pas aussi, et d'abord, l'occasion de nouer des liens de camaraderie ? L'occasion, par l'échange et le partage d'expériences et de pratiques directement vécues, d'interrompre et de renverser le mouvement général du capitalisme impérial qui passe par la soumission des vies humaines et des identités locales aux exigences contingentes de l'économie-monde ? Il n'est pas de voyage véritable qui n'appelle à la sédition. Il n'est pas de vraie rencontre qui ne prépare secrètement une insurrection à venir <sup>19</sup>.

19. *De la littérature-monde et de sa mort annoncée*, Institut de démobilisation, 2008.

Qu'est-ce qu'un *eutopos* ? C'est un lieu dans l'espace qui conjugue ces deux exigences décisives : 1) se trouver au bord d'un large flux de véhicules ; 2) permettre à l'un de ces véhicules de s'extraire de ce flux, de ralentir et de couper son moteur. Soyons précis. L'*eutopos* se situe toujours au bord d'un flux *de départ*. Les automobilistes seront d'autant plus disposés à vous emporter qu'ils partent eux-mêmes ; beaucoup moins s'ils se trouvent à quelques pâtés de maisons seulement de leur point de chute. De là qu'on trouve la grande majorité des *eutopoi* à la sortie des villes, *dans le sens des départs*, au-delà des rocales et des boulevards périphériques (pour quittez Hannover par le sud, rejoignez la banlieue de Laatzen, où se trouvent les axes 443 ou 37 qui mènent facilement

à l'E45 — *eutopos* n° 66-040), dans les zones artisanales, industrielles et périurbaines.

Dans de rares occasions, il vous sera toutefois possible de pratiquer l'auto-stop au cœur même des grandes agglomérations. Qu'on observe le comportement des automobilistes pendant les grèves de la RATP ou de la SNCF ; en particulier si elles sont reconduites après le premier jour. Les citadins, que les médias se complaisent à dire aigris et outrés dans ce genre de circonstances, se prêtent au contraire agréablement au jeu, se font des sourires, s'offrent des allers et retours, ouvrent spontanément leurs portières, se donnent rendez-vous pour le lendemain devant un feu tricolore, un marronnier, une bouche d'égout ; s'étonnent à peine de ces gestes d'entraide et de solidarité spontanés qui ne demandaient qu'à s'exprimer, et que la mécanique urbaine simplement inhibait. Mais les grèves des transports en commun sont encore trop exceptionnelles, il faudrait en généraliser la pratique pour que les salariés prennent définitivement l'habitude de proposer leur siège passager dès qu'ils croisent un passant qui déambule sur le trottoir. À l'évidence nous n'en sommes pas là. Et les transports en commun, vous serez contraint de les emprunter vous-même pour vous rendre à la lisière de la métropole, par-delà les banlieues gigantesques ; pour rejoindre le *no man's land*.

Convenons-en, un voyage en stop commence le plus souvent par un voyage en bus ou en métro ; et à vous de voir si vous décidez de payer votre ticket ou pas, à vous de voir quels risques vous êtes prêt à encourir. Sans conteste, il est toujours décevant de commencer un voyage en auto-stop en ouvrant sa bourse. On nous a inculqué l'habitude de payer pour un oui pour un non, dès qu'un service, aussi insignifiant soit-il, nous est rendu ; et l'auto-stop, l'auto-stop *existentiel*, est aussi un moyen de se débarrasser tout fait de cette fâcheuse manie, d'apprendre à regarder le monde tel qu'il s'offre, tel qu'il se donne ; l'auto-stop est aussi une invitation à la *démarchandisation*, nous y reviendrons en temps et en heure. Soyez-en sûr, accepter d'entrée de jeu de payer pour un ticket de

transport en commun, ce sera, par la suite, accepter plus facilement de dépenser quelques piécettes pour un car, un billet de train, de ferry, et pourquoi pas l'avion tant que vous y êtes ? Vous n'avez pas d'argent ? Vous ne voulez pas prendre de risques ? Il vous reste vos jambes ; et il n'est pas de ville assez grande pour qu'on ne puisse en gagner les confins en une journée de marche, poser son sac au bord d'un rond-point et lever le pouce vers les cieux, en signe de révérence aux dieux de l'asphalte.

Il ne faut pas se leurrer, l'auto-stop n'a rien à voir avec une franche partie de rigolade, rien à voir avec le programme enchanteur d'un séjour-club sur les rives de la Méditerranée. *Vous qui entrez ici, abandonnez toute espérance.* Vous ne verrez jamais des villes que leurs honteux pourtours, saturés de rocades, de centres commerciaux, de parkings désaffectés, de zones artisanales, d'usines abandonnées aux orties et aux ronces, d'échangeurs routiers, de péages. L'auto-stop est aussi l'expérience immédiate des désastres de la société industrielle avancée, de l'hyperurbanisation, du gigantisme marchand ; l'expérience des effets directs du capitalisme — l'expérience en définitive que l'homme n'a plus grand chose à faire dans ce monde en ruines. Armand Brindejonc nous avait pourtant mis en garde. « Il n'y a pas de place en ce bas-monde pour les hommes et les usines. Si les hommes ne se pressent pas de chasser les usines, ce sont les usines qui chasseront les hommes <sup>20</sup>. » Et l'auto-stoppeur d'ouvrir le bal.

20. *J'ai choisi le domaine de la douleur et de l'ombre*, Pour tout potage, 1962.

Les automobilistes, lancés à vive allure sur les grands axes, le regard fixé vers l'avant — vers l'avenir —, prennent rarement le temps d'observer les longues étendues de lèpre urbaine qui se trouvent à leur droite et à leur gauche, au-delà d'une bande d'arrêt d'urgence sur laquelle il vous faudra marcher parfois pendant des heures. Et la vision est saisissante. La végétation pétrifiée par une épaisse gangue de poussière, les détritiques pris dans le sol desséché, les débris de pare-brise et les jantes en lambeaux, comme les derniers témoins d'accidents de la route invisibles, qui ont coûté la vie à tant de vieux marcheurs, fauchés par un fou du volant ; et

vos semelles, qui les écrasent à nouveau. Un auto-stoppeur ne s'éloigne jamais de la porte des Enfers ; et chaque époque à ses Enfers à elle, ô tarmacadam.

C'est dans les zones industrielles, dans ce dédale d'entrepôts qui se distinguent seulement les uns des autres par une enseigne clignotante, ou quelques couleurs insignifiantes sur une paroi de tôle, que les poids-lourds chargés de marchandises viennent inlassablement se perdre, et tourner en rond pendant des heures. C'est dans les zones industrielles que les routiers, après avoir sillonné les nationales, viennent terminer leur course pour y décharger quelque malfaisante livraison de produits manufacturés ; avant d'en charger une nouvelle, et de reprendre la route. C'est ici que vous croiserez les soutiers du monde moderne, bringuebalés en même temps que leurs cargaisons d'un point à un autre du champ de bataille illimité de l'import-export, nous y reviendrons.

Certains regretteront, dans ce genre d'environnement, la propreté des centres-villes, avec leurs rues pavées nettoyées tous les quatre matins, leurs vitrines étincelantes, leurs espaces verts savamment entretenus. Mais ne soyons pas dupes. Les centres-villes sont seulement des *parcs d'attraction* tout dédiés à la consommation de la marchandise-reine, et rien n'est plus éloigné de la grande nature sauvage qu'un centre-ville aseptisé, passé et repassé à la javel, où rien ne dépasse, où rien ne déborde, pas un mollard, pas un chewing gum, la police municipale s'assure que tout restera propre, vous pouvez compter sur elle. Tout au contraire, les zones périphériques, aussi hostiles soient-elles, disent la vérité sur l'état de notre civilisation, qui va pourrissant comme les orteils des saints, et indiquent la voie de son possible dépassement.

Des friches industrielles fraîchement écloses : voilà à quoi devraient ressembler les villes d'art et d'histoire, après que vous aurez fait une fois le tour de leurs fortifications en mode kamikaze. Car c'est là seulement, dans les friches, que les herbes folles repoussent, que la vie tôt ou tard reprend ses droits ; loin des fleurs en

plastique qui habillent les plates-bandes stériles des galeries commerciales. Et les zones périurbaines, qui n'appartiennent ni véritablement à la métropole, ni véritablement aux zones agricoles et techno-agricoles qui l'entourent, reflètent à leur manière la position *atopique* de l'auto-stoppeur. L'allomobiliste, qui erre de lieu en lieu, n'a pas de lieu propre, quand bien même il se sentirait partout chez lui. Il est toujours à la fois dehors et dedans, à l'intérieur et à l'extérieur ; il est dans les flux et hors des flux, de même que Socrate était à la fois dans Athènes et en-dehors d'Athènes, cette position paradoxale étant selon lui la condition de possibilité de toute échappée dialectique — car c'est seulement à partir d'une position de décentrement, qu'une vérité peut surgir.

### 3. Par les frontières erronées

VOUS N'ÊTES PAS ENCORE MONTÉ DANS UNE VOITURE, et déjà votre expérience de l'espace a changé. Vous vous attardez maintenant dans ces lieux maudits que vous étiez pressé de fuir, auparavant ; vous déconstruisez les cartes pour dresser vos petits diagrammes à vous ; vous observez les flux de véhicules, qui vous révèlent les ramifications infinies des flux économiques ; vous vous postez le long d'une bretelle, à la sortie d'une station-service, où vous voulez pourvu qu'une voiture puisse s'arrêter dans votre voisinage immédiat ; peut-être même que vous chantez, pour tuer le temps. L'auto-stop peut véritablement commencer, maintenant. Et une nouvelle question se pose. Question éminemment pratique, mais qui n'est pas sans implications philosophiques, comme chacun pourra en juger. C'est qu'il faut bien signifier aux automobilistes que vous êtes un auto-stoppeur, que vous souhaitez vous faire *enlever* ; et pour cela il faudra choisir entre trois options, qui sont pour ainsi dire trois manières d'envisager l'existence.

21. M. Pescosolido, *Auto-stoppeurs d'hier et d'aujourd'hui*, Les Éditions de la cale sèche, 2000.

On peut en effet distinguer avec Marc Pescosolido entre trois grands types de « pouceux »<sup>21</sup>. 1° Celui qui sait plus ou moins où



il va et qui soumet aux automobilistes un panneau indiquant la direction qu'il souhaite emprunter ou le lieu qu'il aimerait rejoindre. Dans ce genre de circonstances, il n'est pas forcément utile d'écrire de but en blanc votre destination finale. Les Marseillais qui empruntent la N45 en direction de Gap se moqueront de vous si vous leur tendez un panneau affichant « Wejherowo » ou « Stralsund ». Il faut élaborer un itinéraire, voire plusieurs itinéraires possibles — des plans A, B, C et D ; il faut construire une stratégie, utiliser au mieux les rectangles de carton dont vous aurez chargé votre sac à dos. Il peut être plus intéressant de viser la première station-service sur l'autoroute A15 (*eutopos* n° 87-090) qu'une ville située à plusieurs dizaines de kilomètres, mais où peu de véhicules s'aventurent ; à vous de voir, à vous de concocter votre petit parcours modèle. À vous de voir grand ou minuscule, de voyager d'une traite ou par étapes, il n'y a pas de lois en stop, il n'y a ni recettes miracles ni cocktails interdits, il n'y a que des expériences à reproduire sans cesse, pour des résultats toujours provisoires. C'est la première option qui s'offre à vous <sup>22</sup>.

Mais les vrais auto-stoppeurs ne s'embarrassent pas de bouts de carton et de marqueurs perdus dans le fond de leurs sacoches. 2° Les vrais auto-stoppeurs ne savent pas où ils vont. Ils tendent leur pouce, ouverts à l'inconnu, disposés à aller là même où la Fortune jugera bon de les conduire. Car la première option a pour fâcheuse conséquence d'obliger l'auto-stoppeur à refuser certaines propositions : soit que le véhicule en question lui propose un trajet trop court, soit qu'il l'emmène dans une direction contraire, ou à tout le moins latérale, ce qui aura pour conséquence de lui faire perdre du temps. Seul celui qui ne sait pas où il se rend, peut s'offrir le luxe d'accepter toutes les offres qui lui seront faites. Et il ne nous revient pas de trancher entre ces deux manières de considérer l'auto-stop. Bien souvent, il s'agira de composer avec elles, tout est une affaire d'expérimentation ; et l'on se rendra d'autant plus introuvable qu'on sera passé de l'une à l'autre, alternativement ou non, au hasard.

22. D'un point de vue strictement pratique, il ne faut pas négliger les caractéristiques du panneau en question, notamment sa taille et son épaisseur, de même que celles des lettres que vous y tracez. Trop d'auto-stoppeurs partent avec une maigre pile de feuilles A4 qui s'avèreront trop petites et jamais suffisamment rigides. On conseille généralement de ne pas descendre en-dessous de 45 × 25 cm, tout en sachant qu'un panneau sera d'autant plus facile à déchiffrer pour les automobilistes qu'il sera imposant. Éviter les car-

tons trop sombres, sur lesquels les lettres se découpent mal. Préférer les cartons blancs. On conseille aussi d'utiliser du papier de 200 mg au grand minimum, ce qui assure une bonne tenue, même en cas de rafales de vent. La présence d'un petit « S.V.P » ou « Merci » n'a jamais desservi personne. Voir J. Bertucat et K. Coquinot, *Mes premiers pas en auto-stop*, Milan, 2001 pour la 7<sup>ème</sup> édition.

23. Q. Trubert, *Rhizomes et vagabondages : pour un nomadisme post-deleuzien*, Librairie Arthème Fayard, 2004.

24. G. Perec, op. cit.

25. Voir le stimulant « Rousseau situationniste », *La Bibliothèque des trappeurs*, n° 4, janvier 1989, p. 124-31.

3° Une troisième option, dont Pescosolido prétend qu'elle a l'avantage de réconcilier les deux autres, consiste à aller directement à la rencontre des automobilistes dans les lieux où ils s'arrêtent (aires de repos, péages, etc. — cf. *infra*) et d'engager la conversation. Cette technique a en effet le privilège de les mettre immédiatement en confiance et de les convaincre à peu de frais de vous offrir la course — si vous parvenez à les attendrir.

Les voyageurs se déplacent d'un point à un autre ? Rien de tout ça ici. Un voyage en auto-stop est *rhizomatique*, il part dans toutes les directions à la fois, il se répand littéralement dans l'espace. Car si les cartes « officielles » nous présentent des itinéraires figés et rationalisés,

[...] la carte de l'auto-stoppeur, celle qu'il dessine pour lui-même, est ouverte, elle est connectable dans toutes ses dimensions, démontable, renversable, susceptible de recevoir constamment des modifications. Elle peut être déchirée, renversée, s'adapter à des montages de toute nature, être mise en chantier par un individu, un groupe, une formation sociale. On peut la dessiner sur un mur, la concevoir comme une œuvre d'art, la construire comme une action politique ou comme une méditation. C'est peut-être un des caractères les plus importants du rhizome, et donc de toute odyssée allomobile : être toujours à entrées multiples <sup>23</sup>.

Voyager en auto-stop représente alors un juste milieu entre aller quelque part et se perdre ; ce qui revient à changer constamment de route, d'itinéraire, de direction, de vecteur ; ce qui revient à avancer de biais, et pourquoi pas à reculer ? Et même, plutôt que de héler les voitures, les allomobilistes peuvent héler l'espace, ils peuvent demander à la route de se mettre en branle et de les porter sur son dos, comme une bête de somme. « Tu pourrais arrêter de mouvoir tes jambes et exiger de la surface de bitume qu'elle s'anime soudain comme un tapis roulant, qu'elle te transporte où bon te semble, sans que tu aies à fournir le moindre effort <sup>24</sup>. » Certes le jeune Rousseau doit se rendre à Turin, mais ce voyage n'est pour lui qu'une longue promenade, une longue « dérive » dirions-nous même avec Isidore Lechevestrier <sup>25</sup>.

Bientôt les devoirs, les affaires, un bagage à porter m'ont forcé de faire le monsieur et de prendre des voitures ; les soucis rongeurs, les embarras, la gêne y sont montés avec moi, et dès lors, au lieu qu'auparavant dans mes voyages, je ne sentais que le plaisir d'aller, porté par les chemins véloces, je n'ai plus senti que le besoin d'arriver<sup>26</sup>.

26. *Confessions*, II.

L'espace n'est-il pas le meilleur chauffeur qui soit ? Et la regret-tée Marion Sereni le répétait à sa manière :

D'abord il y a l'air. L'air qui nous enrobe, qui nous enveloppe. Et l'air, c'est déjà du vide, du vide qui attire nos corps, qui appelle nos pas ; nous avons toute latitude d'y mouvoir nos membres, et de courir en tout sens. L'air est fluide, il s'ouvre constamment devant nous ; l'espace tout entier cède à nos avances, aussi déplacées soient-elles. Et chaque obstacle placé sur notre chemin le répète à sa façon, oui le monde est ouvert, il n'y a pas de limites à notre terrain de jeu<sup>27</sup>.

27. « Why not flying ? », entretien avec J.-F. Salmoni, *Libération*, 24 janvier 1987.

Et c'est seulement de cela dont il sera question dans ces pages. L'auto-stop n'est pas tant une technique pour se déplacer qu'un état d'esprit à acquérir, un mode de vie, une sagesse qui n'a rien à envier à celle que certains philosophes grecs enseignaient autrefois au fond d'un jardin ou sous un grand portique. À ce titre, et aussi étonnant que cela puisse paraître, il est tout à fait envisageable de faire du stop chez soi, à son bureau ou assis dans un fauteuil, comme y excellèrent Gilles Deleuze et Félix Guattari.

Bien sûr, le nomade bouge, mais il est assis, il n'est jamais assis que quand il bouge. Aussi faut-il distinguer vitesse et mouvement. [...] Le mouvement est extensif, et la vitesse intensive. Le mouvement désigne le caractère relatif d'un corps considéré comme « un », et qui va d'un point à un autre ; la vitesse au contraire constitue le caractère absolu d'un corps dont les parties irréductibles (atomes) occupent ou remplissent un espace lisse à la façon d'un tourbillon, avec possibilité de surgir en un point quelconque<sup>28</sup>.

28. G. Deleuze et E. Guattari, *Mille plateaux*, Les Éditions de minuit, 1980, p. 473.

L'auto-stoppeur, comme le philosophe, et plus encore peut-être que le nomade, est ce tourbillon qui est toujours *là où on l'attend le moins*.

C'est non sans un certain succès éditorial qu'une poignée de doctorants genevois a hasardé un rapprochement possible entre le voyage en auto-stop et la dérive psychogéographique, telle qu'elle était pratiquée par les membres de l'Internationale Lettriste (IL) dans les années 50, puis de l'Internationale Situationniste (IS) dans les années 60<sup>29</sup>. Qu'est-ce qu'une dérive ?

29. Nous renvoyons à la bibliographie très détaillée de M. Vosgien et K. Walowsky dans leur indispensable *Situationists on the Road : a Marxist Approach*, Cornell University Press, 1992.

30. G. Debord, « Théorie de la dérive », *Œuvres*, Gallimard, 2006, p. 251.

Entre les divers procédés situationnistes, la dérive se définit comme une technique du passage hâtif à travers des ambiances variées. Le concept de dérive est indissolublement lié à la reconnaissance d'effets de nature psychogéographique, et à l'affirmation d'un comportement ludique-constructif, ce qui l'oppose en tous points aux notions classiques de voyage et de promenade. Une ou plusieurs personnes se livrant à la dérive renoncent, pour une durée plus ou moins longue, aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles se connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres, pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent<sup>30</sup>.

Pouvait-on faire de l'auto-stop une plus belle description ? C'est que l'auto-stop n'est pas un moyen parmi d'autres, qui permettrait à l'occasion d'élargir l'horizon d'une dérive ; non, l'auto-stop est déjà une dérive à lui tout seul — qu'il y soit question ou non de monter dans des voitures n'a strictement aucune importance. Et ceci nous permet d'ores et déjà d'affiner notre conception singulière, et à bien des égards radicale, de l'auto-stop. Car celui qui pratique l'auto-stop pour se rendre seulement d'un lieu à un autre n'est pas un auto-stoppeur, mais un petit-bourgeois qui souhaite économiser un billet de train ou un plein d'essence. L'auto-stop, comme toute dérive, doit être une aventure *affective* ; il doit engager la sensibilité de l'individu tout entier.

Comme le faisait remarquer très justement Jack Kerouac : « Contrairement à un trip hallucinogène, on ne sort jamais tout à fait d'un voyage en stop ; il vous habite pour le restant de vos jours<sup>31</sup>. » On se souvient que Guy Debord, même s'il en parle peu dans ses textes, privilégia régulièrement la locomotion allomobile ; et c'est bien en stop que les anciens lettristes rejoignirent le village

31. *On the road and other essays*, New York, Praeger Publishers, 1979, p. 452.

de Cosio d'Arroschia, dans les Alpes de Ligurie, pour fonder l'IS, le 28 juillet 1957. On apprend même, grâce aux éclairants mémoires de Giuseppe Pinot Gallizia, que Debord et Michèle Bernstein firent le voyage (« mouvementé » précise évasivement Gallizia) en duo depuis Paris ; Asger Jorn, qui se trouvait en juillet 1957 dans le sud de l'Espagne, traversa les Pyrénées en solo, rejoint bientôt par Walter Olmo, Piero Simondo et Elena Verrone, que des préoccupations policières retenaient à Turin <sup>32</sup>. Ralph Rumney, auquel il incombait de prendre la célèbre photo inaugurale, s'excusera lui-même d'avoir pris le train ; tout en promettant d'achever dans l'année son étude psychogéographique de Venise, qui aurait dû paraître en juin 1958. Les aléas de l'existence nomadique en décidèrent autrement.

32. G. P. Gallizia, *Mémoires*, tome II, Les Éditions de minuit, 1984, p. 47-53.

Les anciens explorateurs ont connu un pourcentage élevé de pertes au prix duquel on est parvenu à la connaissance d'une géographie objective. Il fallait s'attendre à voir des victimes parmi les nouveaux chercheurs, explorateurs de l'espace social et de ses modes d'emploi. Les embûches sont d'un autre genre, comme l'enjeu est d'une autre nature : il s'agit de parvenir à un usage passionnant de la vie. On se heurte naturellement à toutes les défenses d'un monde de l'ennui. Rumney vient donc de disparaître, et son père n'est pas encore parti à sa recherche. Voilà que la jungle vénitienne a été la plus forte, et qu'elle se referme sur un jeune homme, plein de vie et de promesses, qui se perd, qui se dissout parmi nos multiples souvenirs <sup>33</sup>.

33. « Venise a vaincu Ralph Rumney », *Internationale situationniste*, n° 1, juin 1958.

On sait que les membres de l'IS ont toujours pris soin, à l'issue de leurs expéditions, de se livrer à un travail cartographique précis et de produire autant de « Plans psychogéographiques » — plans jamais dénués de propriétés directement *esthétiques*. On pense par exemple à :

« Paris sous la neige » (Relevé des principaux courants psychogéographiques du centre de Paris) ;

« *The Naked city* » (Illustration de l'hypothèse des plaques tournantes en psychogéographie) ;

« Axe d'exploration et échec dans la recherche d'un Grand Passage situationniste » ;

« Discours sur les passions de l'amour » (Pente psychogéographique de la dérive et localisation d'unités d'ambiance) ;

« *Napoli dell'Ovo* » (Tentative de circonscription psychogéographique du quartier de Santa Lucia à Naples) ;

« *The Most dangerous game* » (Pistes psychogéographiques vraies ou fausses) <sup>34</sup>.

34. Voir le catalogue de la « Première exposition psychogéographique », organisée du 2 au 26 février 1957 à la galerie Taptoe à Bruxelles, et édité par le Centre d'Optimisation des Ressources Délétères (CORD) en 1979.

35. Pour plus de précisions, on se reportera aux incontournables *Carnets* de Kerouac lui-même et à l'excellente présentation qu'en a donnée Monique Ducat-Zafanolli, Albin Michel, coll. « 10/18 », 1997.

36. Voir la très belle biographie de Marchaland qu'a publiée Maurice Ébalard aux éditions Gréliche, *À partir de*, 2008.

37. Time-life Books, 1997.

On sait moins qu'un certain nombre d'auto-stoppeurs français de renom, parmi lesquels Jacques Croquison, Denise Fromentin et Benoît Grieu, ont aussi produit leurs propres diagrammes, sur leurs carnets de route, dans une exubérance de formes et de couleurs. De la même manière, les spécialistes se sont longtemps demandé quel était le sens de ces croquis abstraits qui émaillent le journal de Jack Kerouac, croquis représentant des formes géométriques vacillantes qui se fondent les unes dans les autres (*Square I, Square II, Square VII, Circle XI*) ou des entrelacs de lignes qui convergent vers ce qui apparaît comme un véritable « attracteur étrange » (*Chaoïd I, Chaoïd XXII, Mandelbrot set VII*, etc.) <sup>35</sup>. C'est Bernard Marchaland lui-même qui devait résoudre la question en affirmant un jour : « Mais c'est de la vie <sup>36</sup> ! »

La question de l'usage de ces cartogrammes, qu'il s'agisse des plus célèbres, comme ceux de Kerouac, mais aussi de tous ceux qui ont été produits un jour ou l'autre par des auto-stoppeurs anonymes (et dont le *Companion* de Edgar Raaflaub et Gabriel Todd s'efforce de dresser la nomenclature exhaustive), a connu ses heures de gloire à la fin des années 90, notamment à la suite de la publication des actes du colloque de l'Université de Buffalo : « Hitch-Hikers: Why Mapping <sup>37</sup> ? ». Malgré sa grande complexité conceptuelle, il n'est pas inintéressant de reproduire ici le discours de clôture, prononcé le 27 décembre 1997 par le très énigmatique Anton Neschke, peu de temps avant sa septième et dernière « traversée des Amériques par la face nord » :

On pourrait être tenté de croire que le trajet de la mine de crayon sur le papier reproduit — quoiqu'à moindre échelle — le trajet de l'auto-stoppeur, trajet tout en fractures, en lignes de crête, en sinu-

soïdes ; trajet qui se fractionne, qui s'émiette, trajet fractal avec ses attracteurs, ses variations magnétiques, ses éternels retours. Mais on resterait alors prisonnier du schème séculaire de la reproduction, de la copie ; du « calque » dirait immédiatement Guattari. Le cartogramme, comme le monde des apparences platonicien, marquerait alors une déperdition ontologique par rapport à ce qui en constituerait comme l'archétype, s'efforçant indéfiniment de représenter l'irreprésentable. Le cartogramme aurait tout au mieux le statut ambigu du *double*. Or il me semble, à regarder la magnifique collection de schémas topodynamiques que nous avons eu l'occasion de contempler et d'examiner pendant ces quelques jours, que loin d'en proposer une copie nécessairement imparfaite, chaque cartogramme se présente comme un prolongement du voyage qui l'a produit, non pas un simple prolongement mnémonique ou mnémotechnique, mais une véritable continuation dans d'autres sphères. En vérité, chaque cartogramme représente un supplément ontologique par rapport au voyage qu'il exprime, puisqu'il indique que, depuis le départ, il ne s'agissait pas tant de se déplacer dans l'espace, que dans la sphère du sens<sup>38</sup>.

38. *Ibid.*, p. 998-99. Merci à Magali Cavagna pour sa superbe traduction.

Ce que l'analyse poussée des cartogrammes a montré, c'est d'abord qu'un voyage en auto-stop a la particularité de se situer sur des lignes absolument hétérogènes à celles de nos déplacements ordinaires. C'est-à-dire que l'auto-stoppeur crée ses propres lignes, au lieu de suivre celles qui existent déjà, et sur lesquelles chacun est impérieusement sommé de conduire sa route. Comme un alpiniste qui gravit un sommet par une face inexplorée, il produit un itinéraire *qui n'existait pas avant qu'il l'emprunte*.

Et même, si le trajet de l'alpiniste peut être plus ou moins repéré à l'avance sur une photographie détaillée de la paroi, si chacune de ses prises préexistait finalement à son ascension, le trajet de l'auto-stoppeur était quant à lui à proprement parler *inexistent*. Faire de l'auto-stop, c'est aussi vaincre les forces du néant, c'est produire de l'être, du réel. Là où les voyageurs traditionnels, prisonniers de ces itinéraires que l'État ou la police leur imposent (non sans une certaine forme de consentement), finissent par en affadir toute la teneur ontologique et par faire de chacun d'eux un « presque-rien » (Jankélévitch), vidant l'espace de sa texture.

L'auto-stoppeur *a contrario* ouvre un chemin dans l'inconnu, dans le vide ; mais un chemin qui n'appartient qu'à lui, un chemin qui se referme après son passage. On pense immédiatement ici aux quatre explorations du *Navidson Record*, telles qu'elles sont relatées dans *La Maison des feuilles*, de M. Z. Danielewski<sup>39</sup>. C'est que Holloway, Jed et Wax, égarés dans les dédales qui semblent sourdre des murs de la maison et plongés dans un noir absolu, se fraient un chemin qui n'existera qu'une seule fois — semelfactivité exacerbée par le fait que la maison se métamorphose sans cesse. En ce sens, c'est bien la « maison liquide » elle-même, « Babylone ruisselante », qui induit une nouvelle manière de se déplacer, de même qu'une nouvelle manière de se rapporter au déplacement. Il est évident que le projet de dresser une carte — carte impériale, « calque » — du Grand Vestibule ou de l'Escalier en Spirale serait d'emblée vouée à l'échec. On comprend à l'inverse quel pourrait être l'intérêt d'en produire le cartogramme, avec ses centres éclatés, ses périphéries volatiles, ses frontières molles, ses zones mixtes.

39. Denoël, 2002.

40. *Lâche et rigide ; lisse et strié : propriétés de l'espace vécu de Johansen à Deleuze*, PUF, 1986. Et un peu plus loin : « C'était, dit Johansen, comme une grande portière de voiture, et ils se rendaient tous compte qu'il s'agissait d'une portière, étant donné la poignée, la vitre et les montants qui l'encadraient, même s'ils étaient divisés quant à savoir si elle était montée à plat, comme une trappe, ou de biais, comme une porte de cellier. »

Au fond, la maison d'Ash Tree Lane constitue une singularité topologique produisant par elle-même un nouveau genre d'espace ; espace qui coïncide très exactement avec celui que traverse, ou devrions-nous dire *éprouve*, l'auto-stoppeur : un espace fuyant, ontologiquement instable, sans repères localisables. Un espace « flottant » dira Véronique Paillusson, dans son commentaire de *La Géométrie erronée* de Pol Johansen.

Au lieu de décrire, en effet, des structures ou des bâtiments précis, Johansen se contente d'insister sur les impressions générales de vastes angles et de surfaces de pierre — surfaces trop grandes pour appartenir à rien qui convienne ou soit approprié à cette terre. [...] Je mentionne son évocation des angles, parce qu'elle me rappelle une chose que Gilles Deleuze m'avait dite à propos de ses terribles cauchemars. Il avait précisé que la géométrie du lieu qu'il y apercevait était anormale, non-euclidienne, et qu'elle évoquait de façon abominable des sphères et des dimensions distinctes des nôtres<sup>40</sup>.

Géométrie paradoxale dans laquelle les formes se chevauchent, s'interpénètrent, fusionnent parfois — de même que toutes les



rocares du Nouveau Monde convergent en direction de Kansas City. C'est que tout voyage en auto-stop s'efforce à sa façon de réaffirmer l'irréductibilité des paradoxes du vieux Zénon d'Élée (paradoxe d'Achille et la tortue, paradoxe de la flèche, etc.), c'est-à-dire *l'impossibilité d'atteindre l'extrémité d'un trajet* ; l'impossibilité au fond de s'extraire de l'espace, qui déborde toujours de lui-même, qui bourgeoonne sans cesse, qui prolifère <sup>41</sup>.

Car entre deux points, il y a toujours une infinité de points à explorer, et donc d'expériences à vivre. Commencer à marcher, c'est déjà se perdre. Il n'y a pas de parcours, il n'y a que des frontières gigognes dont personne jamais n'atteindra le dehors, puisqu'il n'y a pas de dehors ; les frontières mènent à d'autres frontières, *et sic ad infinitum*. Et l'auto-stop est bien cette sécession sans arrêt reconduite, ce flottement indéfini au milieu des frontières — frontières urbaines, frontières géographiques, frontières ontologiques —, ce franchissement des angles et des surfaces, inappropriés à cette terre.

41. Pour une résolution des paradoxes de Zénon, voir le très recommandable mémoire de Sylvain Sokoloff, *L'Instant du changement. Ontologie des frontières temporelles*, Presses Universitaires de Rennes, 2003.

#### 4. Hétérotopies de passage

L'AUTO-STOPPEUR TRAVERSE EN EFFET des lieux qui ont la curieuse propriété d'être en rapport avec tous les autres lieux, mais sur un mode tel qu'ils inversent ou neutralisent l'ensemble des relations que ces lieux, communs ou ordinaires, entretiennent les uns avec les autres. Ce sont ces lieux de nulle part, ces « non-lieux », ces « contre-emplacements » que Michel Foucault a appelé des « hétérotopies <sup>42</sup> ». Parmi ces hétérotopies, parmi ces « lieux qui sont hors de tous les lieux, bien que pourtant ils soient localisables », Foucault distingue entre les hétérotopies « de crise » (le collège, la caserne, le *voyage de noces*) et les hétérotopies « de déviation » (les maisons de repos, les cliniques psychiatriques, les prisons, les maisons de retraite). Nous voudrions pour notre part insister sur les hétérotopies *de passage*, à savoir ces emplacements singuliers qui

42. Cf. « Des espaces autres » (conférence au Cercle d'études architecturales, 14 mars 1967), *Architecture, Mouvement, Continuité*, n° 5, octobre 1984, p. 46-49. Voir aussi le commentaire

qu'en a proposé Nathalie Vial, « Homotopies et hétérotopies, une expérience de l'espace strié », *Vacarme*, n° 45, septembre 2004.

sont reliés à tous les autres emplacements, mais qui en constituent comme le revers, puisqu'ils apparaissent seulement comme des moyens permettant d'y accéder ; ce qui n'implique pas moins que leur propre négation comme emplacements. Ainsi, pour se rendre d'une ville à une autre, pour se rendre de Muonio à Kittilä, près de la frontière finno-suédoise, il est nécessaire d'emprunter — et donc de nier — la voie qui les relie, à savoir la route 79, qui serpente entre les lacs Jerisjärvi et Âkäsjärvi. Une route, pour autant qu'on l'utilise *comme on nous le demande*, est essentiellement hétérotopique puisqu'elle s'efface à travers l'acte même de la parcourir. Or les hétérotopies de passage sont des lieux dans lesquels l'auto-stoppeur s'arrête plus longtemps que quiconque ; des lieux qu'il finit même, contrairement à leur vocation première, par *habiter*. Parmi ces lieux, citons les zones industrielles et la périphérie des grandes agglomérations, dont il a déjà été question ; mais aussi : les bords de route, les aires de repos, les stations-service, les péages, les relais routiers, les bouges et finalement l'habitable de la voiture, qui constitue pour l'auto-stoppeur un espace tout à fait singulier.

#### *a. Les bords de route*

Dans l'inconscient collectif, les abords immédiats des voies de circulation évoquent facilement des images liées à la souffrance et à la mort. En effet, il s'agit généralement de lieux dont on éprouve seulement l'existence concrète en cas de problème ; et quand on est lancé sur l'asphalte à plus de quatre-vingt dix kilomètres à l'heure, un problème se caractérise toujours par un certain nombre de *victimes*. À tout le moins, on ne découvrira jamais le bas-côté de la chaussée sans y laisser quelque chose de précieux, des points sur un permis, une jambe, un fils ou même la vie. De là qu'on associe habituellement les bords de route aux carcasses de voitures, donc aux accidentés et *in fine* aux cadavres.

Signe de cette association, les esprits superstitieux croient apercevoir parfois, à la nuit tombée, postée sur le talus des routes de campagne, la silhouette vaporeuse d'une *dame blanche* ; âme en

peine à l'allure fantomatique, vouée à se tenir à jamais là où elle a bêtement perdu la vie <sup>43</sup>. Les bords de route ne sont pas des sentiers, ils n'ont pas été dessinés pour que des individus s'y baladent, les jours de semaine ou les dimanches. La marche y est toujours inconfortable : une petite largeur d'herbes sèches en pente douce laisse rapidement place à un large fossé, censé faciliter les évacuations d'eau de pluie, mais d'abord synonyme de carnage sitôt qu'une voiture trouve le moyen de s'y encaster.

Dans ces conditions, les accotements sont des lieux où il est, non pas impossible, mais à tout le moins hautement périlleux de faire de l'auto-stop. Ou bien vous vous trouvez sur la bordure d'une petite chaussée de campagne, et dans ce cas son étroitesse permet difficilement aux véhicules de s'arrêter pour vous prendre à bord ; ou bien vous vous trouvez sur la bordure d'une nationale, voire d'une voie autoroutière (bande d'arrêt d'urgence), et dans ce cas les véhicules roulent à des vitesses bien supérieures à celles qui leur permettraient de s'arrêter sans prendre le risque de finir dans le décor. Que les choses soient bien claires, les bords de route sont des lieux funestes pour tout ce qui n'est pas constitué de caoutchouc et de métal. Il vous suffira de regarder les cadavres d'animaux qui jonchent le macadam — le plus souvent des charognes de renards ou de blaireaux — pour vous faire une idée assez juste de votre avenir si vous traînez trop longtemps dans les parages.

Le petit guide édité par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) de l'Ille et Vilaine en 1997, et sobrement intitulé *Espérance de vie*, stipulait que l'espérance de vie d'un individu de corpulence moyenne sur le bord d'une route est relative à la fois à la vitesse maximale autorisée et au nombre moyen de véhicules par heure. Ainsi, sur une route de campagne, l'espérance de vie d'un individu serait de 22 à 25 minutes, sur une route nationale de 15 à 18 minutes, pour tomber sur une autoroute de 7 à 11 minutes. Nous ne disposons pas de chiffres précis concernant le nombre de routards qui ont tragiquement perdu la vie dans de

43. On lira comme un roman la thèse de Benjamin Schlegel en psychologie sociale : *Dames blanches. La mort au bord des départementales*, Université de Lyon III, 1996.

telles circonstances. Mais nous restons relativement optimistes. Les auto-stoppeurs sont le plus souvent des individus prudents, qui possèdent une excellente connaissance de la topographie routière. Si la DDE avait tenu compte, dans ses statistiques, de la nature des victimes, il est évident que les auto-stoppeurs (avec les agents de la DDE eux-mêmes) feraient *remonter* l'espérance de vie en question, alors que les touristes étrangers dont le véhicule est tombé en panne sèche et partis chercher un jerrican de sans-plomb 98 à la station-service la plus proche, la feraient indiscutablement *chuter*.

### b. L'aire de repos

On trouve sur tout axe routier, à intervalles réguliers, et dans des proportions qui croissent avec le nombre de voies que cet axe propose aux automobilistes, des aires de repos permettant aux conducteurs, mais également aux véhicules, de s'offrir une petite pause bien méritée. Ces aires de repos sont en principe composées de trois ou quatre unités monofonctionnelles bien différenciées, en plus de l'aire de stationnement proprement dite : les toilettes, l'espace pique-nique, l'espace promenade et parfois, à destination des enfants, une aire de jeux plus ou moins bien équipée (balançoires, tourniquets, toboggan). L'aire dite « des volcans d'Auvergne », sise à quelques dizaines de kilomètres au nord de Clermont-Ferrand, en constitue peut-être le modèle canonique. Quoi qu'il en soit, les aires de repos sont des lieux où *l'on ne s'attarde pas*, des lieux où l'on s'arrête seulement parce que la poursuite du trajet dans des conditions de sécurité acceptables l'exige ; autrement dit où l'on s'arrête toujours à regret <sup>44</sup>.

44. Selon une étude récente de l'INSEE, 58 % des Français préfèrent grignoter leur sandwich en roulant plutôt que de s'arrêter et de s'asseoir à une table de pique-nique, vérifiant ainsi le fait que nous serions un « peuple pressé », selon la fameuse joliveté de Peter G. Jones.

La proximité de la route (et donc du bruit des voitures et des poids-lourds), l'habitude tenace de certains automobilistes de sexe masculin à se vider la vessie ou les intestins dans la « nature » — c'est-à-dire ici derrière le premier arbrisseau venu —, la présence toujours inquiétante de véhicules abandonnés ou le petit manège qui a lieu autour des toilettes hommes, tout cela contribue à faire

des aires de repos des lieux particulièrement inamicaux dans l'esprit du vacancier moyen. Elles peuvent néanmoins constituer un territoire de choix pour l'auto-stoppeur, qu'il choisisse de se poster à leur sortie et d'interpeller les automobilistes après qu'ils ont repris des forces, ou d'aller directement à leur rencontre sur les parkings et d'échanger quelques mots avec eux, histoire de se faire prendre en pitié. Du reste, comme le faisait remarquer à juste titre Valérie Fournereau :

Malgré le sentiment persistant de se trouver enfin devant un réservoir infini de bonnes âmes prêtes à transporter le premier clampin venu au bout du monde, il ne faut pas oublier que les aires de repos sont investies en premier lieu par les familles, et donc que trois véhicules sur quatre possèdent déjà leur nombre maximum de passagers autorisé par la loi. Les aires de repos étant centrées autour du bâtiment des WC, il ne faut pas négliger non plus ce que celui-ci continue de représenter pour les esprits puritains, et inconsciemment, on associera facilement la présence d'un original qui frappe aux portières et aborde les pères de famille à ce lieu de toutes les turpitudes <sup>45</sup>.

45. Valérie Beauchet, *Pour une topographie désirante des petites et moyennes routes françaises*, L'Harmattan, 2002.

D'autant qu'il n'y a pas de fumée sans feu. Renaud Camus, à l'époque où il écrivait encore des livres intéressants, raconte qu'il a sucé des queues en veux-tu en voilà dans les fourrés des aires d'autoroute. Dans le monde virtuel de Meetic et de Facebook, où les rencontres se font par écrans d'ordinateurs interposés, on oublie qu'un sentier qui disparaît dans l'obscurité de la nuit qui tombe, loin des néons des WC et des phares des voitures, est « un lieu de rencontre parfait, où les corps sont réels, tout tendus vers le plaisir et la jouissance <sup>46</sup> ».

46. *Tricks*, Fayard, 1984.

S'il s'en donne les moyens, l'auto-stoppeur pourra en profiter pour rencontrer simultanément un chauffeur et un compagnon de plaisir. En effet, une fois que Pierre-Yves Danet aura joui dans le fond de votre bouche, il acceptera beaucoup plus facilement de vous avancer de plusieurs centaines de kilomètres en direction de Guégon ou de Biscarosse ; et s'il se laisse émoustiller par votre petit cul, il vous invitera très probablement à venir passer la nuit

chez lui, rue Saint-André des arts, ce qui est toujours tentant quand on est en quête d'un toit, d'un repas, mais également d'affection. À chacun de voir. Et cette recommandation ne s'adresse pas seulement aux pédales. La question des préférences sexuelles est plus complexe qu'on veut bien l'admettre.

Pour le dire autrement : avant de prendre un air dégoûté à l'idée de gober comme ça les parties de Mickaël Dudet ou de Pascal Martin, laissez-vous tenter une fois, allez, goûtez-y — combien de routards ont découvert des plaisirs dont ils ne soupçonnaient pas l'existence, dans ces lieux de passage où les cadres frayent avec les pros ? Comme le disait à brûle-pourpoint l'agence de voyage Fram, dans l'un de ses dépliants : voyager, c'est aussi « s'ouvrir à l'autre de toutes sortes de manières, accueillir ce qu'il a à nous donner dans un esprit de tolérance et de respect <sup>47</sup> ». À quoi bon partir, si ce n'est pas pour se frotter à l'inconnu du monde — et à l'inconnu que chacun cache timidement derrière sa braguette ? D'autant que si vous ne mettez pas toutes les chances de votre côté, il faudra vous armer de patience. Sur une aire de repos, les auto-stoppeurs pudibonds l'apprennent toujours à leurs dépens : les journées sont longues.

### *c. La station-service*

Comparée à l'aire de repos, la station-service possède de nombreux avantages, et bien peu d'inconvénients <sup>48</sup>. Elle jouit d'un contingent d'automobiles sans arrêt renouvelé et ce, aussi longtemps qu'elle est ouverte (rappelons que de nos jours, beaucoup de stations-service tournent en continu, 24h/24). Elle est relativement bien éclairée et comporte généralement un espace restauration en intérieur, de même qu'une « boutique ». Le sentiment d'abandon — de *déréliction* — y sera moins prononcé que sur l'aire de repos. Non seulement il y a ici des salariés qui travaillent, salariés auxquels il sera toujours possible de demander de l'aide en cas de coup dur ; non seulement la présence de nourriture permettra toujours de se remplir la panse ; mais surtout la station-

47. Fram, campagne de communication 2002.

48. La Fédération Française des Auto-Stoppeurs (FEAS) note un rapport avantages/inconvénients de 3/4 pour l'aire de repos et de 5/2 pour la station-service, rapport que nous pensons pouvoir faire tomber à 7/2, voire à 7/1 comme l'a suggéré Maud Frandeboeuf dans

service, en tant qu'elle offre comme ça la possibilité de *faire le plein*, est un lieu où chaque automobiliste devra nécessairement s'arrêter, à un moment ou à un autre.

Même, une station-service représente, pour tous les amoureux de la route, un véritable sémaphore, une étoile de David, un flambeau dans la nuit noire. On peut toujours se gargariser de café en veux tu en voilà et sauter par-dessus la case aire de repos. Mais quand une voiture a soif, il est préférable de lui donner à boire ; et même d'anticiper ses premiers symptômes de déshydratation. Personne n'y coupera : sur la route, il faut régulièrement passer à la pompe.

Les stations-service représentent ainsi l'hétérotopie de passage par excellence, le lieu vers lequel tous les automobilistes tendent, pour en déguerpier aussitôt ; le lieu où il faut s'arrêter pour avancer encore <sup>49</sup>. Elles constituent ainsi des *eutopoï* de premier choix pour l'auto-stoppeur — *eutopoï* identifiés par les préfixes 52 à 59 dans la classification de l'association *Eutopos International*. D'abord en raison de la diversité des individus qui s'y arrêtent, et donc la diversité des directions empruntées, des parcours, des itinéraires. Mais surtout, et c'est là un point décisif, les automobilistes ne s'arrêtent à une station-service que s'ils ont encore de nombreux kilomètres à parcourir. Autrement dit, faire du stop à une station-service, c'est s'assurer d'être emmené presque aussi loin qu'on veut. Quand on peut seulement espérer, depuis le bord d'une départementale, une course de quelques kilomètres, voire exceptionnellement quelques dizaines de kilomètres ; il n'est pas inconsidéré de viser, dès lors qu'on se trouve à une station-service, les centaines de kilomètres — et pourquoi pas les milliers ?

Bien entendu, les stations-service restent des *espaces marchands*, des lieux de consommation, et des pires : Total, Esso, Shell, Texaco, Statoil, la liste des noms de Lucifer est longue. Et cela aussi est certain : jamais vous n'aurez pénétré aussi loin en territoire ennemi. Qu'il vous suffise de regarder autour de vous : les caméras de vidéosurveillance, les bancomats, les distributeurs de

son brûlot contre la FFAS, *Défédérer la route*, Fayard, 2001. Pour plus de précisions, cf. <http://www.ffas.org/stats.html>

49. Et c'est assurément la dialectique du désir qui est en jeu ici. Je te désire aussi longtemps que je ne te possède pas, et dès lors que je te possède, je cesse aussitôt de te désirer. Les connotations lubriques du rapport que l'automobiliste — et *a fortiori* l'automobile elle-même — entretient avec la station-service ne sont pas à négliger. Les auto-stoppeurs doivent en tenir compte : sur la route, *tout est sexuel*.

Coca-cola. Bienvenue en milieu capitaliste terminal ! Dans ces conditions, nous ne pouvons que vous inviter à vous faire plaisir ; en même temps qu'à prendre vos précautions — mais il sera question de tout cela plus loin. S'il fallait quand même évoquer ici une difficulté pour l'auto-stoppeur, elle tournerait autour du rapport à l'argent. Car dans ce lieu tout entier dédié aux flux (de capitaux et de véhicules), la présence d'un non-moteur mobile, c'est-à-dire la présence d'un individu qui aspire à voyager gratuitement, peut faire parfois mauvaise figure.

Mais si, pour beaucoup d'automobilistes venus faire le plein, l'auto-stoppeur représente une espèce de parasite qu'il faudrait exterminer au plus vite, il porte aussi avec lui les vestiges d'un monde dont chacun reste nostalgique, d'un monde plus humain dont on aimerait conserver encore quelques reliques. Et cette ambivalence des sentiments à son égard sera bien plus accentuée ici que dans n'importe quelle aire de repos, parce que c'est dans une station-service qu'il apparaît que se déplacer a un prix, et donc un coût. On pourrait être d'autant moins disposé à offrir le trajet à quelqu'un, qu'on vient de se ruiner pour s'assurer de pouvoir le mener à terme. Et dans le même temps, parce qu'il représente la négation de ce monde auquel on participe seulement parce qu'on y est contraint, l'auto-stoppeur jouira dans les stations-service d'une aura de sympathie sans pareille, et l'on se disputera même pour le prendre à bord et s'excuser ainsi de reconduire sans fin les guerres du Proche-Orient, pour le seul plaisir de voir Titine ingurgiter les kilomètres.

#### *d. Le péage*

Pour l'auto-stoppeur, le péage est un emplacement nettement moins accueillant que la station-service. Les voitures s'arrêtent à peine, les conducteurs ne décollent pas le cul de leur siège, on entrouvre seulement une vitre, le temps de prendre un ticket ou de tendre une carte bleue à une hôtesse de caisse, le temps que la barrière se lève et hop ! la route s'ouvre à nouveau devant soi, c'est



reparti pour un tour. Le péage est une simple zone de ralentissement. Il reproduit ainsi le sens profond de la station-service, comme hétérotopie de passage, mais concentré à l'extrême. Pas besoin de s'immobiliser réellement, l'arrêt aura tout juste besoin d'être mimé. C'est que les péages ont surtout une vocation pédagogique : ils rappellent aux automobilistes qu'en milieu capitaliste, on ne circule ni *gratuitement* (taxe), ni *anonymement* (CB et plaque d'immatriculation). Ils nous rappellent que notre liberté de mouvement dans l'espace est toute relative. Qu'elle ne tient qu'au bon vouloir de ceux qui nous l'accordent ; et pour combien de temps encore ? Le péage imprime dans les cerveaux disponibles la maxime suivante : « Qui ne dépense pas, ne se meut pas <sup>50</sup>. » Ce qui est aussi une manière de dire, négativement : « Qui ne se meut pas, ne prend pas part à la guerre économique. »

Le péage, comme la douane, exhibe la vérité du capitalisme dans toute son obscénité. C'est qu'il constitue un dispositif permettant de faire implacablement le partage entre ceux qui passent, et ceux qui ne passent pas ; ou plutôt, un dispositif qui rend impossible de ne pas passer, c'est-à-dire de ne pas payer. Le péage est le lieu où il est impossible de faire demi-tour. Il représente bien en ce sens l'antithèse du voyage en stop, où tous les revirements sont de rigueur. Voilà pourquoi la traversée d'un péage est toujours aussi glorieuse pour un auto-stoppeur, libre de le franchir dans un sens ou dans l'autre, qu'elle est douloureuse pour un automobiliste, prisonnier de sa file à sens unique. Pratiquement parlant, ce ne sont pas tant les péages eux-mêmes qui intéresseront les auto-stoppeurs que ces petites aires de repos attenantes, qui sont toutefois loin d'offrir tous les avantages d'une aire de repos classique. Certains trouvent profitable de se poster directement dans les files de véhicules, de frapper aux portières et de mettre leur panneau sous le nez des moteurs mobiles <sup>51</sup>.

Rappelons-le, l'auto-stop est l'école de l'expérimentation. Il nous est apparu que cette dernière technique était peu payante. Mais peut-être qu'il faisait gris, peut-être ne nous étions-nous pas

50. Il serait intéressant de rapprocher cette maxime de l'adage léniniste : « Qui ne travaille pas, ne mange pas », pour saisir la spécificité de nos temps capitalistes, dans lesquels assurément, bien plus que de travailler, les individus sont d'abord tenus de *consommer* (dépenser).

51. Peter C. Carlson (dir.), *The Hitch-Hiker Guidebook*, Bell Publishing, 2007.

rasés, peut-être que la chance n'était pas au rendez-vous ; à chacun de voir. Du reste, nous n'aimons pas les péages. Les allomobilistes s'y rendent beaucoup trop visibles, c'est-à-dire, en ce qui nous concerne, vulnérables — ce qui est en contradiction avec le modèle de la nature humaine que nous nous proposons. Que vous soyez posté au péage de la Gravelle ou à celui de la sortie 7 de l'A35, à l'entrée de Colmar, un représentant de la maréchaussée ne tardera jamais à venir s'assurer que vous ne constituez pas un risque de trouble à l'ordre public. Vous êtes repéré. On vous suivra maintenant à la trace. *Game over.*

#### e. *Le relais routier*

Il y a les deux roues, les  $4 \times 4$ , les trois portes et les cinq portes ; et il y a les quinze tonnes. Les flux d'automobiles et les flux de poids-lourds ne coïncident pas, même s'ils se chevauchent la plupart du temps. C'est que les routiers ont d'autres rythmes, d'autres habitudes, liés à la vitesse de leur véhicule (toujours très inférieure à celle des automobiles), aux longues distances qu'ils parcourent et aux contraintes temporelles que leur imposent leurs supérieurs, afin de maximiser les bénéfices de la boîte. « C'est pas une vie facile, la vie d'un routier. Tu dois te lever tôt, plus tôt que les autres et du coup t'es complètement décalé, t'es plus en phase avec le monde <sup>52</sup>. »

52. Étienne Boucredon, dans Guillon (M.) & Dumas (L.) : *Une vie sur la route. Paroles de routiers*, Albin Michel, 2004.

Passé 19 heures, les routiers font taire les moteurs, tirent les rideaux de leurs cockpits et se préparent à passer une nuit de plus au milieu d'un parking désert, loin de leurs familles, loin des rues animées des centres-villes. Après la solitude d'une longue journée de travail passée sur les routes, solitude que l'utilisation de la CB ne parvient jamais tout à fait à conjurer, le relais routier représente la seule opportunité quotidienne de voir du monde, de pouvoir échanger quelques mots avec un *alter ego*. Pour des raisons dites « de sécurité », les compagnies de transport interdisent dorénavant à leurs salariés de transporter des auto-stoppeurs ; ce qui n'empêche pas certains esprits rebelles de braver les interdits et de s'au-

toriser un brin de compagnie — il faut dire que les distances paraissent infinies quand on les parcourt à 80 km/h. Mondialisation aidant, vous serez peut-être amené à rencontrer des routiers provenant de pays dans lesquels la législation n'est pas aussi rigide, et qui vous demanderont en polonais ou en roumain de les aider à se frayer un chemin dans le patchwork métropolitain.

Du reste, les relais routiers sont des hétérotopies où a toujours soufflé comme un vent de fronde. Celles dont nous avons parlé précédemment sont habituellement investies par des automobilistes ordinaires, le plus souvent en congé, ou du moins *en déplacement*. Tout au contraire, le relais routier est un lieu où l'on croise seulement des professionnels — des salariés — pris au piège dans le trou du cul du monde entre deux journées de travail. Et ce n'est un mystère pour personne, les routiers sont les vrais prolétaires de la globalisation des échanges économiques ; ils sont le marché mondial personnifié. Car c'est seulement grâce aux routiers que l'économie tourne, c'est-à-dire que les marchandises circulent et que les valeurs boursières s'envolent. Voilà pourquoi le relais routier peut être l'occasion, pour l'auto-stoppeur, d'une incomparable expérience sociologique — et peut-être politique, sait-on jamais.

Il est certes illusoire de penser qu'on parviendra à créer de véritables liens de camaraderie avec les travailleurs de la route. Souffrant de conditions de travail précaires, soumis à des compressions budgétaires toujours plus drastiques, les routiers peuvent difficilement se payer le luxe d'aspirer aux douceurs oisives des belles utopies altermondialistes. Mais il ne faut peut-être pas tant s'attarder sur les idées que sur les actes. Et c'est là qu'il devient intéressant de tendre l'oreille. C'est que les routiers possèdent une puissance de nuisance économique extrême. Se situant exactement sur les trajets de marchandises, mieux : incarnant ces trajets eux-mêmes, ils sont parmi les mieux placés (comme le sont aussi les dockers) pour les paralyser.

Toute la France se souvient des « opérations escargot » d'envergure qui bloquèrent le pays à la fin de l'année 1996, pendant

la grande grève des routiers. Mais qui se souvient de Yannick Michel, ce délégué CGT qui radicalisa le mouvement en développant une stratégie de blocage des flux basée sur le contrôle d'une poignée de « nœuds urbains » ? Qui se souvient encore de Rodolphe Madura, qu'on appela alors le « roi du miguelito », du nom de ces épines métalliques qui, de quelque façon qu'on les jette sur la chaussée, crèvent les pneus des automobiles, notamment si elles sont aux couleurs du drapeau tricolore et équipées de gyrophares ? Il y a, dans un relais routier, beaucoup de gestes et de techniques de lutte à apprendre. Qu'il suffise à l'auto-stoppeur de rester humble et de payer sa tournée, chaque fois que vient son tour.

### f. Le bouge

Les bars ont toujours joué un rôle décisif dans la vie des auto-stoppeurs. Et certains plus que d'autres. On pense immédiatement au *Lambada del Sol* à la périphérie d'Hermosillo, au *Sunday Inn* de Londonderry, mais surtout au légendaire *Bistro* de la banlieue Est de Novogorod, au mythique *Blümerant* de Dresden ou au vénérable *El Tarat* du petit village d'Er-Atrun, à quelques kilomètres d'Atbara, sur l'ancienne route de Khartoum. Longtemps, le *Woodstock* de Copenhague, dans le quartier autonome de Christiania, a constitué un point de ralliement obligé pour tous les routards de la planète. Mais sa réputation sulfureuse lui a coûté son âme et il constitue aujourd'hui un lieu de villégiature privilégié pour les touristes ; et ce d'autant plus que les forces de l'ordre se sont promises de nettoyer définitivement la zone<sup>53</sup>. Les auto-stoppeurs ont été contraints de se rabattre sur le sous-sol du *Floss bar* (à proximité de la Vor Frue Kirke), où il reste possible de faire quelques rencontres interdites.

Sans conteste, les gargotes dont nous parlons, gargotes qui méritent seules le prestigieux titre de *bouge*, n'ont rien à voir avec les cafés et les zincs des centres-villes ou les cafétérias des aires d'autoroute, ni même avec les PMU, les bouis-bouis, les estami-

53. Pour une histoire du *Woodstock*, depuis la fin des années 60 jusqu'à nos jours, voir l'excellente rétrospective de Sara Rasmussen, *Another Woodstock on Earth, from Early to Late Christiania's*, trad. Rachel Whitherhead, The Belknap Press, 1999.

nets de rase campagne ou les relais routiers que nous venons d'évoquer. Les bouges sont toujours situés en retrait des principaux axes de circulation. Vous tomberez dessus par hasard, ou en suivant les tortueux diagrammes de vos aînés ; même si le plus souvent, ce sont les bouges eux-mêmes qui viendront à votre rencontre. « Un jour j'ai poussé la porte d'un café, et j'ai trouvé une famille » raconte Michèle Bernstein, en parlant du bar *Chez Moineau*, qui devait devenir le repaire des membres de l'IS et la base avancée des événements de Mai <sup>54</sup>.

Vous traversez l'Islande ? Pour trouver le fameux *Koma Saman*, il faut quitter la route 1 quelques kilomètres en deçà de Vellir et s'aventurer sur la route 75, en direction de Sauðárkrókur. Au niveau de Reynistaður, lorsqu'une petite route de graviers s'élance vers l'ouest, à flanc de montagne, vers les sommets lunaires de Laxárdalsfjöll, on aperçoit à l'est, au milieu d'un grand parc à ovins caillouteux, un bâtiment qui a tout d'une grange, et qu'on rejoint seulement à condition d'enjamber plusieurs lignes de fil barbelé. L'impression est saisissante. On se croyait seul au monde et on se retrouve bientôt, après avoir poussé de lourdes portes de bois gou-dronné, et quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, au milieu d'une impitoyable horde de vikings occupés à chanter en buvant des chopes immenses d'une bière brassée à l'ancienne par le redoutable Helgi Þorvaldsson, qui défia la chronique dans les années 60 en reliant par la route la ville de Nikolaïevsk, située à l'extrême est de la Russie, à la Pointe du Raz finistérienne — accompagné de Þjónn, son impayable mouton albinos.

N'allez pas croire que ça vous tombera tout cuit dans le creux des mains. Les bouges sont difficiles à dénicher. D'autant qu'on les voit fermer les uns après les autres, remplacés par des stations-service ou des kebabs. Il faudra faire des efforts, il faudra suivre nos conseils, car nous savons comment retrouver leur trace jusque dans les ténèbres. Alors vous verrez un rai de lumière, vous ouvrirez une trappe ou une poterne et vous saurez tout de suite que vous y êtes, et que le sens de votre départ était de passer ici, de

54. Cité par Greil Marcus, *Lipstick traces, une histoire secrète du vingtième siècle*, Allia, 1998.

vous y arrêter un moment, et d'échanger quelques mots avec vos pairs, avec ceux qui constituent dorénavant votre famille. Alexandre Esterlingot ne dit pas autre chose :

Si vous quittez Clermont-Ferrand pour le sud-est de la France, posez-vous à la sortie de la ville, près du *Bar des amis*. D'autres générations d'auto-stoppeurs vous ont précédé. C'est là que j'ai rencontré un jour un curé dandy et hémophile. Il avait tellement bu que c'est moi qui ai conduit sa voiture. Il chantait des histoires drôles et racontait des chansons paillardes. Genre Ah ah la la la Ah la ah ah ah la la la ah aha aha la la ala ala ala ah aha la la la... Je conduisais alors qu'à cette époque je n'avais pas le permis et je me suis rendu compte à cette occasion que c'était beaucoup plus facile qu'on le disait... Même avec un type qui vous beugle dans les oreilles des mélodies sorties d'un âge apocalyptique mais touchantes par leur sincérité et leur charge émotive car c'est ça avant tout qui compte dans la musique, quand la technicité est transcendée par ce qui lui est supérieur<sup>55</sup>.

55. *Nous n'étions pas des lâches*, Anabeth, 2007.

Vous ne resterez pas, les bouges ne sont pas faits pour qu'on y reste. Comme les filles de joie, on est toujours aussi heureux de s'en extraire, que l'on était d'abord d'y pénétrer. Mais les bouges changent à jamais ceux qui les traversent. On ne sort pas indemne d'une nuit passée à renifler le fond des bouteilles de tord-boyaux de *Chez Nénesse*, à Cilaos, ou le cul des filles du *Roskapankki*, dans les mauvais quartiers d'Helsinki. Car vous n'êtes pas au bout de vos surprises.

Au Québec, à la sortie de Rimouski, en direction du parc de Gaspésie, le parking du *Chat errant* est un spot idéal pour faire du pouce [n° 74-811 Ndla]. Le comptoir du bar est long comme un jour sans alcool et les tabourets si haut perchés qu'on y attrape presque le vertige, à moins que ce ne soit à cause de toute la bière, de tous les shots, de la vodka, du rhum, de la tequila, de la goutte, du vin blanc, du schnaps, du porto qu'on s'y enfille, dans une ambiance du tonnerre : électrique comme les guitares des New York Pussy Cats ; électrique comme un chauffage clignotant qu'on jetterait du 13<sup>ème</sup> étage d'un immeuble de la rue Sainte-Catherine sur le biker le plus évidemment chargé de cocaïne, en plein hiver, quand la chaussée est glissante et brillante ; électrique comme le train du fils de Dick Chase un soir de Noël quand il ne veut pas sortir du

cagibi parce que son père est apparu sur la chaîne câblée avec une femme nue ; électrique comme la perceuse qu'Alfred K. a enfoncée, allumée, dans la tempe de sa mère parce qu'un homme à la radio lui en avait intimé l'ordre et que cet homme, d'après ce qu'il a dit au tribunal, avait la voix du Premier Ministre d'un gouvernement socialiste d'un pays membre du G8 ; électrique comme une manifestation qui dégénère, quand les forces de l'ordre s'éparpillent et se replient, conscientes qu'elles sont en position d'infériorité et que vous vous avancez vers elles, les bâtons en l'air, et que pleuvent les pierres comme une pluie bénie sur les flics qui chient dans leur froc et regrettent le jour où ils ont signé le document qui officialisait leur entrée dans la carrière <sup>56</sup>.

56. Léonard Frapsauce, *Pouce toujours, tu m'intéresse*, Les Éditions du pire, 1997, p. 126.

Une soirée dans un bouge est exactement le négatif de ces soirées Erasmus qui prolifèrent aujourd'hui dans les auberges de jeunesse des villes occidentales. Une soirée Erasmus est une soirée *où il n'arrivera rien* ; ou plutôt : une soirée où il n'arrivera rien qui ne devait pas arriver. Les petites anglaises exhibent leur chair potelée, les espagnols parlent en espagnol avec les espagnols, les italiens se pâment, les irlandais alignent les girafes, chacun est à sa place, chacun joue son rôle. Rien de tout ça au *Koma Saman* ou à l'auberge *Ty Bedeff* de l'île de Groix. Rien de tout ça dans l'arrière-salle ténébreuse du *Myrobalon* de Trébizonde. « Ça fonctionne partout, tantôt sans arrêt, tantôt discontinu. Ça respire, ça chauffe, ça mange. Ça chie, ça baise <sup>57</sup>. » Deleuze et Guattari s'imaginaient-ils, en décrivant le fonctionnement de leurs usines désirantes, qu'ils donneraient aussi une image furieusement évocatrice de tous les tripots que nous avons croisés sur notre route ?

57. *L'Anti-Edipe*, Les Éditions de minuit, 1972-3, p. 7.

Sabrina Ordureau s'amuse, dans son dernier roman, à abandonner un jeune étudiant branché, parti étudier la philosophie en Allemagne et persuadé d'avoir tout vécu en matière de virées nocturnes, dans les tréfonds d'un cabaret de Chemnitz, à quelques kilomètres de la frontière tchèque. Après une nuit dont il serait criminel de livrer ici tous les rebondissements, Sébastien Verdavaine, entièrement nu, sort du *Sehnsucht*, prend la route vers le nord-est, en direction de Jachymov et se surprend à rêver de la fin du monde et des rues en coupe-gorge de Venise ; celles-là

mêmes où Ralph Rumney s'égara. Le roman s'achève brutalement par la phrase que Pascal adressa aux philosophes : « Nous sommes pleins de choses qui nous jettent au-dehors <sup>58</sup>. »

58. *Sehnsucht*,  
Albin Michel,  
2008.

Dans ses mémoires, *Summing Up*, Somerset Maugham raconte que c'est seulement dans les bouges qu'il retrouve, au cours de ses voyages, cette sensation d'être chez lui, dans un lieu familier, auprès des siens :

Quand je suis loin depuis plusieurs mois, j'ai parfois le mal du pays et je souhaite revoir quelques visages familiers, pousser une porte, saisir une bûche pour la jeter au feu, me servir un cognac et lire un de mes auteurs préférés ; c'est alors la porte d'un bouge que je pousse. Pas seulement pour l'alcool que j'aime par-dessus tout, pour sa présence qui me réchauffe le corps, parce qu'il me prend dans ses bras comme un ami corpulent et dont je sens l'haleine familière, mais aussi pour les rencontres qu'on peut y faire. J'ai fréquenté toutes sortes de lieux, fait des lectures dans des universités importantes, participé à des débats, donné des interviews, dîné avec les fins de race de l'aristocratie anglaise, je n'ai jamais rencontré mes frères aînés qu'aux comptoirs des bouges. Avec eux je partage deux choses fondamentales : le désespoir et le rire <sup>59</sup>.

59. *Summing Up*, trad. Olivier Dubois, Éditions de l'Olivier, 2001, p. 56-7.

C'est que la population des bouges offre à qui sait l'observer une image saisissante de la condition humaine, et de ceux qui en supportent tout le poids. L'humanité ne porte pas, incrustés à même le corps, un costard-cravate, une carte bancaire, un attaché-case ou un iPod. Les gadgets que les gagnants de la guerre économique se vissent sur l'épiderme sont là seulement pour faire illusion, pour dissimuler le néant qui les accable derrière un écran de bric et de broc. L'humanité est composée en premier lieu d'hommes qui souffrent, donc d'hommes qui rêvent, qui se révoltent, qui jouent à la belote, qui remplissent des grilles de loto, qui boivent pour oublier. L'humanité est une communauté de gueules cassées dont les starlettes ou les *gogo dancers* des plateaux télé voudraient nous faire oublier la douloureuse — et tout aussi bien glorieuse — existence.



Parmi tous les êtres du règne animal, l'homme est le « Grand Inadapté » (Jacob), et c'est précisément ce qu'il a en partage avec le Capitalisme. Voilà pourquoi on nous gave de Performance, de Rendement, de Compétitivité. L'économie n'est pas mieux adaptée au monde réel que ne l'est *homo sapiens sapiens*. Derrière tous les refrains sur l'adaptation, nous voulons entendre seulement l'inadaptation foncière de l'homme à son environnement, inadaptation que nous avons toujours pris soin, comme nous y invitait Henri Michaux, de cultiver. Et à ce titre, la boisson peut jouer un rôle éminemment antisocial. James Clifflen a beaucoup voyagé dans les années 50, après avoir lu *On the road*. Il raconte dans son roman autobiographique *On the rocks*, clin d'œil à Kerouac et à cette autre passion qu'est l'alcool, comment il s'est toujours efforcé d'être un peu ivre en voyage. C'est une chose difficile à accomplir, un véritable exploit même, qui vaut bien ceux de tous les imbéciles qui escaladent les sommets de l'Himalaya sur les mains ou qui traversent des océans avec quelques tasses de café lyophilisé dans le ventre. Et Dieu sait que James Clifflen n'a rien à voir avec ces crétiens modernes, assoiffés de records sponsorisés par des marques de pneus ou de lessive. Il a voyagé seul avec toutes sortes de nectars dans l'estomac, les veines, le sang.

J'ai d'abord aimé, comme tout le monde, l'effet de la légère ivresse, puis très bientôt j'ai aimé ce qui est au-delà de la violente ivresse ; quand on a franchi ce stade : une paix magnifique et terrible, le vrai goût du passage du temps et de l'espace. Je crois qu'au cours de mes voyages, j'ai été ivre continuellement, au long de périodes de temps de plusieurs mois. [...] Sur un parking d'Arizona où venait de me déposer un routier qui descendait vers Tucson, j'ai eu un jour comme une sorte de révélation : le ciel magnifique si particulier d'Arizona zébré d'éclairs et la palpitation du whisky en moi (que je venais de m'enfiler avec ce type dont j'ai oublié le nom) me firent comprendre tout d'un coup que *je suis la personne qui est en ce lieu et en nul autre*<sup>60</sup>.

60. *On the Rocks*, trad. Jean-Pierre Combes, Gallimard, 1978.

Mais si les bouges sont le repaire des auto-stoppeurs, on y croise aussi des habitués de toujours, des types qui ne voyagent pas, plutôt mourir, des piliers de comptoir qui préfèrent rester assis au



Leipzig, votre chauffeur vous entraînera à plus de 200 km/h au gré des indications de son ordinateur de bord. Et en un certain sens, vous avez maintenant atteint votre but.

C'est que pour l'auto-stoppeur, le *moyen* (la voiture) est aussi la *fin* ; et même, la voiture est à proprement parler un « moyen sans fin <sup>62</sup> ». Depuis le début, on ne visait que le moyen lui-même. La voiture est le « lieu » de l'auto-stoppeur, celui vers lequel il tend ; celui vers lequel il est transporté, quand il n'en est pas empêché. N'importe comment, vous roulez. Après avoir emprunté les transports en commun, après avoir marché votre comptant de kilomètres pour les dix années à venir, vous vous déplacez maintenant sans avoir besoin de fournir le moindre effort. Et c'est maintenant que commencent pour de bon vos tribulations d'automobiliste vainqueur. Le moteur gronde. L'asphalte défile devant vos yeux hagards. Le monde est immense, mais l'horizon infatigablement se rapproche. Demain sans doute il fera jour. Le ronronnement des turbines vous berce. Peut-être que vous dormez déjà.

Pour un peu, vous pourriez vous sentir en sécurité ; vous pourriez vous laisser amadouer par la voiture. C'est que sitôt monté à bord, soyez certain qu'elle essayera de vous séduire, de prendre le contrôle de votre activité mentale ; de vous entraîner dans son monde merveilleux, qui est aussi le monde merveilleux du métal, du bitume, de la vitesse, des parkings, des hôpitaux, des cimetières, du pétrole, de la guerre pour le pétrole, des armes pour la guerre pour le pétrole. Le but immédiat de l'auto-stoppeur est de se faire embarquer dans l'une de ces voitures qui, comme le disait le vieux père Bugatti, « ne sont pas faites pour s'arrêter mais pour accélérer » — et l'on pourrait ajouter : jusqu'à ce que mort s'ensuive. Et cela n'a rien d'anodin.

De là qu'il faille se poser la question de savoir ce que veulent les voitures, au juste. Or c'est précisément à cette question que s'efforce de répondre Trevor Parish, dans son roman futuriste *Beyond Control*, au fil des mésaventures du petit truand Marvin

62. Le philosophe italien Giorgio Agamben a développé jusque dans ses dernières conséquences le concept de « moyen sans fin ». Voir notamment *Moyens sans fins. Notes sur la politique*, Payot & Rivages, 2002.

Speckmann, qui apparaissait déjà dans le ténébreux *Floating on*. Dès les premiers chapitres de *Beyond Control*, on découvre en effet que les voitures ont pris le pouvoir, et qu'elles se comportent désormais comme de véritables tyrans, détruisant la nature et asservissant les hommes. Et quand une poignée d'entre eux essaie de réagir, et d'organiser la résistance afin que la planète ne soit pas anéantie, il semble que ce soit déjà trop tard. Le roman s'achève sur un constat sans appel.

Au moment où il aperçut le trafic saturé de la TR43, Marvin se demanda comment autant de voitures pouvaient rouler ainsi sans entrer en collision les unes avec les autres. Aucune carcasse métallique ne fumait au bord de la voie ; aucun accrochage, aucune perturbation à noter. Les modules motorisés glissaient les uns derrière les autres, méthodiquement, respectant l'ordre, se déplaçant sur la droite quand un véhicule de la société de courtoisie sociale apparaissait sur leur radar. Après tout ce qui s'était passé, il se demanda pourquoi tout était si calme, si mystérieusement calme. Il se demanda encore quel dessein caché animait les voitures. Elles savaient probablement qu'il n'était pas dans leur intérêt de commettre la moindre imprudence, et de transformer précipitamment les routes en champ de bataille. Les voitures voulaient gagner en puissance, comme toute créature du monde naturel ; ce qui exige parfois de savoir cacher son jeu. La circulation était vraiment fluide. Alors Marvin réalisa subitement qu'il n'était plus possible d'ignorer que les voitures régnaient dorénavant en maîtresses <sup>63</sup>.

63. Beacon Press, 1969. Trad. B. Simon, Albin Michel, coll. « 10/18 », 1992, p. 547-8.

*Beyond Control*, publié en 1969, anticipe de manière visionnaire les contradictions du turbo-capitalisme, telles que nous en subissons aujourd'hui les effets dévastateurs. C'est qu'en ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, il semble bien que les voitures aient pris le contrôle *pour de bon*. Il semble bien, comme le craignait Peter Sloterdijk en 1998, peu de temps avant sa déplorable conversion au social-libéralisme et au « management écologique mondial », que « les automobiles [aient] gagné » <sup>64</sup>. Voilà pourquoi, s'il veut rencontrer un semblant de succès dans son entreprise, l'auto-stoppeur devra d'abord apprendre à connaître, avant même celle des automobilistes, la subtile psychologie des automobiles. Quels sont leurs désirs ? Quels sont leurs fantasmes les plus secrets ? Quels sont

64. Voir « La vexation de l'homme par les automobiles », *L'Heure du crime et le temps de la renégation*, trad. O. Mannoni, Hachette, 2001.

leurs mécanismes sympathiques et parasympathiques d'attaque et de défense ? L'auto-stoppeur doit connaître l'architecture psychosomatique des voitures comme s'il s'agissait de la sienne. D'autant que les habiletés sont doubles, et celui qui saura débrider un moteur, saura également comment le noyer, plus tard, le jour où ce sera une question de vie ou de mort.

Le psychologue Michel Sot a mis en évidence l'existence, chez les automobiles, d'une certaine conscience du mal qu'elles font aux hommes, et au monde en général. Bien entendu cette conscience est refoulée au plus profond de leur machinerie grinçante ; mais certains dysfonctionnements moteurs inexplicables en sont toutefois les évidents symptômes. Quand tout fonctionne en apparence, quand toutes les « unités mécaniques fonctionnelles interagissent positivement les unes avec les autres et que pourtant la capacité motrice structurelle est déficiente », c'est que le problème se situe dans ce que Sot appelle « la sphère de la haine antérieure ».

Les voitures, en développant leur emprise sur la société, ont aussi développé, dans un même temps, une sorte de « haine de soi » qui a généralement pour conséquence le refus de démarrer et, plus rarement, de spectaculaires accidents que Michel Sot diagnostique comme étant de véritables « suicides ». Leur nombre serait en augmentation exponentielle <sup>65</sup>.

On recense de plus en plus d'accidents qui restent inexplicables d'un point de vue strictement mécanique. La voiture se porte plutôt bien : on lui a changé les pneus dans le mois qui précède ; sa carrosserie est impeccable, on y chercherait en vain la moindre rayure ; la musique dans l'habitacle a la qualité d'une salle de concert de niveau 2 ; elle a fait plusieurs centaines de kilomètres dans la semaine, etc. Et pourtant, dans un tunnel, sous un pont, elle s'encastré dans un poteau. En ligne droite, elle fonce dans un arbre ou sur le remblai. En montagne, par temps clair et température idéale, elle plonge dans un ravin. [...] Les suicides des automobiles sont souvent très violents, très spectaculaires. Ils sont à la hauteur de la place que les voitures ont gagnée dans notre société. Si elles se jettent dans le vide, c'est aussi pour dire (il faut écouter, être attentif, ne pas

65. Pour des relevés statistiques précis sur les accidents de la route, et plus particulièrement sur les accidents de la route inexplicables, voir le site de la très sérieuse Fondation pour le Dépistage des tendances suicidaires automobiles (FD TSA) : <http://www.fdtsc.ru.ft>

juger tout de suite) : ma place n'est pas en haut mais en bas, avec les poubelles et les détritrus. Bien entendu cela peut paraître choquant car nul ne songe sérieusement à dénier aux automobiles leur suprématie, ni leurs multiples performances qui contribuent à rendre la société meilleure ; mais nous devons accepter que certaines automobiles se perçoivent de cette manière, si à l'avenir nous voulons éviter tous ces drames <sup>66</sup>.

66. Entretien avec Michel Sot, *Psychologies*, n° 254, novembre 1992, p. 25.

Surtout, les voitures n'aiment pas les conducteurs qui les chouchoutent, qui les bichonnent, qui remplissent leurs réservoirs à tout bout de champ pour être certains qu'elles ne manqueront pas de kérosène, persuadés qu'elles préfèrent rouler l'aiguille de la jauge sur *high* et les pneus gonflés au maximum. Bertold Wintz, sacré champion 2002 de la très respectable *International League of Hitch-Hiking* pour avoir relié Beijing à Stuttgart en moins de 72 heures, raconte :

Sur le parking d'une aire de repos, je n'hésite pas à faire discrètement le tour des voitures et à les rayer à l'aide d'une clef, tout simplement. Parfois, quand je sais que je ne serai pas vu des conducteurs, je casse un rétroviseur, celui d'une voiture puissante et rapide si je suis pressé. [...] Ensuite quand je me poste pour faire du stop, je n'attends jamais très longtemps, même s'il y a beaucoup d'autres auto-stoppeurs. C'est toujours devant moi que ces voitures s'arrêtent. Les autres auto-stoppeurs sont étonnés parce que rien ne me distingue d'eux. Je ne sais pas combien de voitures se sont arrêtées devant moi avec le rétroviseur qui pendait... Parfois, je suis un peu fainéant et je ne casse que quelques rétroviseurs sur un parc automobile magnifique, eh bien c'est à coup sûr celle qui est la plus abîmée qui s'arrête. Je dois reconnaître que j'aime amocher les voitures et pas toujours pour des raisons pratiques comme l'auto-stop, non, j'aime le faire gratuitement, comme d'autres aiment peindre ou faire du piano. J'aime les sons variés que font les voitures qui agonisent. C'est presque infini. Les pneus qui crèvent, les pare-brise qui pètent, les rétros qui cassent, moi je trouve ça beau. [...] Si je suis champion d'auto-stop, c'est que les voitures savent que je peux leur faire mal, très mal, et que je ne rigole pas <sup>67</sup>.

67. *Herald Tribune*, 12-12-2002.

Dans la mesure où elles s'attardent longuement sur la psychologie des automobiles et sur cette « haine de soi » qui les incite à rechercher la présence d'individus désireux de les violenter, les ana-

lyses de Michel Sot peuvent être extrêmement précieuses pour les auto-stoppeurs. Si vous tenez un tant soit peu à la vie, il ne vous sera jamais inutile de connaître et de savoir détecter préventivement les tendances suicidaires des véhicules dans lesquels il vous sera proposé de prendre place.

## 5. Si la terre est ronde

L'ESPACE EST POLITIQUE. La liberté de se rendre d'un point du globe à un autre, qui semble acquise pour la grande majorité de la population mondiale, continue de constituer un véritable casse-tête pour tous ceux que la société désigne comme ses « indésirables » ou ses « ennemis » — sans que l'auto-stoppeur y fasse exception. Pendant que certains passent les frontières sous les applaudissements et en toute sécurité, les autres ne connaissent du voyage que les remparts bureaucratiques, juridiques et militaires visant à contrôler leurs déplacements en fonction des humeurs des chefs de l'économie-monde. Comme vous aurez l'occasion d'en faire l'expérience, le déplacement dans l'espace peut s'avérer éminemment *problématique*. Il vous sera parfois nécessaire, comme en temps de guerre, de déjouer l'attention des sentinelles, de ne pas être vu des guetteurs, des vigiles ou des agents de la DCRI, de franchir secrètement les lignes adverses. Et vous n'y parviendrez qu'à la condition de connaître l'exacte topographie des territoires que vous souhaitez traverser.

Sun Tzu conseillait : « Tous les lieux de la surface de la terre ne sont pas d'une valeur équivalente. S'il en est que vous devez fuir, d'autres sont à rechercher, tous doivent être parfaitement connus <sup>68</sup>. » Combien de vaillants cavaliers, porteurs de messages dont dépendait le destin d'un complot, d'une lutte, d'une nation, ont été arrêtés dans une zone qu'ils croyaient hospitalière, fauchés dans leur course, reconnus et démasqués parce qu'ils voulaient aller trop vite, trahissant par là même l'importance et la nature

68. *L'Art de la guerre*, art. X :  
« De la connaissance du terrain ».

spéciale de leur mission ? Les auto-stoppeurs confirmés savent qu'il est d'autant plus recommandé de prendre son temps — ou à tout le moins de le feindre — que la nature d'une expédition est délicate.

L'auto-stop représente certes le moyen idéal pour échapper, dans nos sociétés de contrôle, aux espions en tout genre, aux radars qui flashent les plaques d'immatriculation et enregistrent l'identité des véhicules, aux péages où le gain de temps pour le conducteur (carte bancaire) est aussi un gain de temps pour la police ; sans parler des GPS qui nous localisent et qui, indiquant notre itinéraire, peuvent l'indiquer aux chiens qui nous traquent — et Dieu sait qu'on nous assure du contraire, que cela n'est pas possible, jusqu'au jour où un terroriste aura été confondu de la sorte ; et ce terroriste, ce sera peut-être vous<sup>69</sup>.

69. Sur les liens avérés entre les fabricants de nouvelles technologies (notamment Sagem et Snecma) et les services de renseignement, voir l'enquête très documentée de Sébastien Poirier, *Puces : la grande invasion*, Flammarion, 1998.

L'auto-stop représente le moyen le plus sûr de se rendre invisible aux yeux de l'Empire, nous l'avons déjà dit et vous n'avez pas fini de l'entendre. Encore faut-il se faire passer pour un passager ordinaire. Encore faut-il se départir de son identité de pouceux devant l'Éternel. Vous êtes un automobiliste en rade, un chef scout en galère, un hippie passionné de développement durable ; tout ce que vous voulez tant que vous n'êtes pas vous, passager clandestin aux projets innommables ; tant que vous êtes *quelqu'un d'autre*. Dans ces conditions seulement, l'auto-stoppeur pourra voyager incognito. Qu'il lui suffise de se défausser de sa *Mastercard*, et le voilà indétectable, personne ne pourra prouver qu'il est passé par ici plutôt que par là.

Dans le cadre de missions ultimes — sur la nature desquelles nous préférons garder le silence ici — et pour se rendre tout à fait imperceptible, il faudra s'assurer que les automobilistes qui vous ont avancé, d'une étape à l'autre, ne parlent pas ; à chacun de voir quelles sont les dispositions — quels sont les sacrifices — que sa mission exige. Dans tous les cas, n'oubliez jamais qu'on prête peu d'attention à celui qui est assis tranquillement sur un siège passager, les yeux perdus dans le vague. S'il ne montre aucun signe de



nervosité, s'il ne témoigne de nul empressement, s'il garde son sang-froid lors d'un possible contrôle de routine, l'allomobiliste parviendra à franchir les lignes ennemies avec grand succès et ses amis pourront lui faire fête pour le féliciter, car c'est peut-être son voyage qui décidera de l'issue de la prochaine bataille.

La question de l'espace est d'autant plus décisive que la pratique de l'auto-stop est désormais prohibée dans un grand nombre de régions et de pays de par le monde. Comme le notait le militant révolutionnaire marxiste Terence Parsons, dans l'excellent *Nobody knows* :

Aux États-Unis, dans beaucoup d'États comme l'Utah, le Wyoming ou l'Arkansas, l'auto-stop est une mission périlleuse, quand il n'est pas tout simplement interdit. Les flics sont si nombreux qu'on finit bien souvent au poste, entouré par des gorilles bodybuildés aux voix nasillardes. Ils peuvent, sans le vouloir, vous avancer un peu. Mais s'ils vous prennent plusieurs fois de suite, vous risquez de passer un mauvais quart d'heure. Si vous faites du stop chargé de documents subversifs, si vous êtes en possession d'armes ou de drogue, vous devrez être très prudent. Il est judicieux de scruter régulièrement l'horizon, derrière soi, pour être certain qu'aucun gyrophare ne s'y dessine. En France, les autoroutes sont des lieux sensibles, en particulier dans les départements de la Dordogne et du Lot-et-garonne : le plus souvent, les condés y houspillent les auto-stoppeurs et les font reculer jusque derrière les lignes des péages. Mais il arrive aussi que les auto-stoppeurs ne reculent pas ou alors seulement pendant une courte durée, stratégiquement. En Allemagne, où il n'y a pas de péages, les flics dans leurs bagnoles vous feront signe de dégager s'ils vous voient marcher au bord d'une entrée d'autoroute, notamment en Basse-Saxe et en Poméranie Intérieure. Vous pouvez soit leur faire signe en retour d'aller se faire foutre, soit sauter par-dessus la barrière métallique. S'ils sont sur une autre voie que la vôtre, il leur faudra un peu de temps avant d'arriver jusqu'à vous. La structure même des bretelles d'autoroutes allemandes permet de gagner beaucoup de temps<sup>70</sup>.

70. Trad. Corentin Urtebise, Albin Michel, coll. « 10/18 », 2006.

La liste des pays où la loi interdit la pratique de l'auto-stop ne cesse de s'allonger, citons pêle-mêle, parmi ceux qui ont osé franchir le pas, l'Estonie, le Honduras, le Kazakhstan, le Paraguay, la Slovaquie, le Yémen, et récemment encore la Biélorussie, l'Irlande

et la Turquie. Un décret publié en mars 2010 au *Journal Officiel* devrait pareillement la rendre illégale dans les Bouches-du-Rhône et le Gard. La boîte de Pandore est ouverte. Et certains évoquent déjà une possible interdiction mondiale, sur laquelle plancheraient d'arrache-pied les pontes de l'ONU.

Du reste, si vous deviez apprendre une seule chose en pratiquant l'auto-stop, ce sera probablement la suivante, dont vous aurez peut-être du mal à vous remettre : contrairement à ce qu'a pu vous laisser croire votre pauvre mère quand elle vous tenait dans son giron, *vous n'êtes pas le bienvenu sur la planète !* On se serait bien passé de votre venue au monde ; et votre naissance même, croyez bien qu'on va vous la faire payer, et au prix fort ! Vous voulez voyager ? Grand bien vous en fasse. Mais les chiens vous attendront toujours au tournant pour vous gâcher la fête, et vous rappeler que l'humanité se passerait bien d'avoir à supporter vos continuelles pitreries de grand dadais.

Hormis que vous n'êtes pas de ceux qui se laissent impressionner par les menaces verbales, pas plus que par un direct du gauche dans la mâchoire. Ce que le monde vous offre journallement en matière de mépris et d'injures, vous pouvez aussi le lui rendre, au centuple. Vous pouvez retrouver votre *orgueil*. C'est très simple. Il ne tient qu'à vous de rouler joyeusement autour du soleil avec la terre, et de braver les marchands, les princes, les cardinaux et même le pape, qui roulent avec elle. Il ne tient qu'à vous de prendre le maquis.

C'est que l'auto-stoppeur n'aspire qu'au départ, et tout départ véritable est un prélude à la révolution. Il faut partir, il faut quitter cette piaule, cet immeuble, cette ville, ce pays, ce monde qui part en couille. Comme disait l'autre, « on n'a pas le droit de refuser de s'évader, quand au bout du couloir la porte est entrouverte ». Et on ne sait jamais ce qu'on trouvera au bout du voyage (la police, la prison, l'exil, le grand amour, un petit coin de paradis), ni même si le voyage aura un bout, et du reste on se passe bien de le savoir, on sait seulement qu'on veut partir, qu'il faut partir ; on part sans

savoir où l'on va, et c'est bien pour ça qu'on part, qu'on part vraiment.

Ceux qui partent pour aller directement à Malmö, à Sorrente, à Kiel ou à Petrograd, ceux-là n'auront pour ainsi dire jamais déchaussé leurs petites charentaises, ceux-là resteront toute leur vie des sédentaires, qui surfent sur le Web pour dénicher des billets d'avion au rabais et s'envoler pour un week-end aux confins de l'Europe méridionale. Ceux là ont un plan — ou mieux : des « bons plans » — et un plan est toujours un remède à la peur du vide. L'auto-stoppeur sait que la révolution n'est pas affaire d'*ingénieur*, qui pense en termes de « fabrication », mais de *bricoleur*, qui se débrouille avec le donné, avec ce qu'il a devant les yeux, sous la main ; le bricoleur dont l'activité est tout entière « contournement » et qui agit en utilisant des « résidus » et des « débris d'événements <sup>71</sup> ».

L'auto-stoppeur, insatisfait de ce qui lui a été donné, insatisfait de ce qui est devant lui, invente un nouveau monde au gré de ses envies, de ses affects ; il prend la route comme on prend le large, comme on prend les armes, et franchit insolemment les obstacles que le monde a placés sur sa fière trajectoire.

Et tout cela est politique. Tout cela parle de soulèvements, d'insurrections à venir, de révolution en marche. Et d'abord d'une révolution des désirs. Car l'auto-stop est l'école de l'*émancipation*. L'auto-stoppeur ne doit rien à personne. Il passe d'une voiture à l'autre pour faire son tour du monde à lui, tout en sachant que la terre est ronde et que celui qui part une fois ne s'arrêtera plus jamais. Et il ne s'agit pas de se rendre dépendant des voitures. Comme l'écrivait Rousseau :

Certes nous n'avons que deux jambes, et bien frêles encore, toujours prêtes à flancher, à perdre l'équilibre, à se casser en deux comme du roseau ; mais ces deux jambes, pourvu qu'on les entraîne un peu, et si tant est qu'on leur joigne l'usage des mains et de quelques accessoires, ces deux jambes peuvent triompher de tous les cols, de toutes les ravines, de tous les sommets ; et pourquoi pas d'une muraille ou d'une tranchée faites de main d'homme <sup>72</sup> ?

71. Sur la distinction décisive entre l'ingénieur et le bricoleur, cf. Claude Lévi-Strauss, *La Pensée sauvage*, ch. 1.

72. *Les Confessions*, fragments apocryphes, B-VII : 89-91, Gallimard, 1989.







II.

CE QUI S'APPELLE VIVRE







cela concerne-t-il l'auto-stoppeur ? L'auto-stoppeur perçoit peut-être mieux que quiconque, du fait même de sa position *atopique*, l'inscription temporelle du sujet dans le monde ; c'est-à-dire l'existence de cette membrane ténue, qui coïncide peut-être avec le faisceau de la conscience, par laquelle chaque temps communique avec l'autre : temps orthonormé de l'économie et de la nature ; temps gluant et torrentueux de la subjectivité désirante <sup>2</sup>.

2. Ces deux temps correspondent aux deux « milieux » de la phénoménologie husserlienne : milieu extérieur objectif et milieu intérieur subjectif, dont la conscience représente seulement le point de « compénétration ». Sur les liens d'essence entre l'intentionnalité et le temps objectif, voir Jacques English, « Protée et les deux centaures », *La Philosophie de Husserl*, PUF, coll. « Épiméthée », 2006.

Un régulateur de vitesse pourra bien bloquer la pédale de l'accélérateur et permettre à une Nissan 300 ou à la petite C5 qui aura eu pitié de votre silhouette égarée dans le malström urbain de se déplacer à vitesse constante ; c'est pendant vos voyages en auto-stop que vous réaliserez, et mieux que tout autre, qu'une heure peut durer parfois des jours et parfois quelques minutes — en somme, que la durée est infiniment *élastique*. Et entre le défilé inexorable des secondes qui rythment le cours des affaires, entre le cortège sans fin des voitures qui battent la mesure du tempo capitaliste et votre sentiment intérieur du temps qui passe, il faudra bien trouver quelque terrain d'entente, quelque branchement possible.

3. Voir H. Bergson, *Durée et simultanéité*, PUF, ch. IV.

Si l'auto-stop nous confronte d'emblée aux labyrinthes de l'espace, il nous oblige aussi à affronter le gouffre qui sépare ces deux temporalités, difficilement réconciliables. Épineux problème de la « pluralité des temps <sup>3</sup> ». Et peut-être que vous ne comprenez rien à ce que nous essayons de vous expliquer. Mais rassurez-vous, nous n'y comprenons rien nous-mêmes. Les phrases qui précèdent n'ont vraisemblablement aucun sens, même si elles respectent les règles élémentaires de la grammaire française. Nous n'avons pas la prétention de produire quelque forme supérieure de connaissance ; seulement celle de produire un livre. Un livre que certains s'efforceront de vendre et d'autres de lire, comme ça, histoire de tuer le temps. Mais soyons honnêtes, ni les uns ni les autres ne se soucieront vraiment de ce qu'il y sera démontré — alors pourquoi faudrait-il que nous nous en soucions nous-mêmes ?

Il ne suffit pas de trouver un endroit adéquat pour partir. Il faut aussi partir *au bon moment*. C'est que le temps du monde vécu se décompose en moments qualitativement distincts, ce qui fait de lui une multiplicité intensive <sup>4</sup>. Et l'art de l'auto-stoppeur, comme celui des sages de la Grèce antique, consiste précisément à savoir saisir, parmi l'ensemble de ces moments, le moment opportun ; en un mot : le *kairos* — l'occasion de faire de votre voyage la petite bouchée de paradis qui justifiera votre courte apparition sur la planète Terre. Beaucoup sont partis comme vous tutoyer les wombats dans la luxuriante région de Nambucca Heads, à l'extrême-est de la cordillère australienne ; mais combien sont tombés sur une voiture qui les aura emmenés fouler les sables opalins de l'introuvable crique de Mullumbah, dissimulée le long des falaises qui s'étirent de Woolgoolga à Yuraygir <sup>5</sup> ? Combien sont tombés sur le légendaire Guillaume Malinge, ce rentier philanthrope qui sillonne les continents en Hummer pour dépenser sa fortune dans les clubs et les palaces, où il offre sans compter gueuleton sur gueuleton à ses compagnons de route, simplement parce qu'ils sont nés d'un côté de la fracture sociale, et lui de l'autre ?

Tout a déjà été dit sur le *kairos*. Nous renvoyons les lecteurs scrupuleux aux nombreux ouvrages qui ont été écrits sur le sujet <sup>6</sup>. Notons toutefois que, contrairement à ce que Jean-Pierre Vernant laissait entendre, le moment opportun n'existe pas indépendamment d'un sujet singulier auquel il s'adresse. Le *kairos* n'est pas tant un « moment objectif du temps », localisable sur un repère chronologique, que ce lien essentiel — et pourtant éminemment problématique, puisqu'il menace toujours de s'évanouir — entre le parcours d'une vie (avec tout ce qu'il comporte de dilemmes et de cas de conscience) et une occasion à saisir ; une opportunité de passer peut-être à un niveau supérieur, « la possibilité d'un seuil » disait Peter Sloterdijk <sup>7</sup>. Un simple sourire, lancé maladroitement par une Napolitaine traversant la Piazza Garibaldi, peut être une occasion inespérée pour Pierre, et rester un événement sans conséquences dans la vie de Paul ou de Jacques, et même dans

4. Sur la distinction entre les multiplicités extensives et les multiplicités intensives, on se plongera avec profit dans l'excellent essai de Suzanne Langlamet, *L'Un et les multiples*, Payot & Rivages, 2005.

5. Roger Pak Poy, *Mullumbah Beach*, Space-death Books, 2007.

6. Voir la bibliographie exhaustive de G. Mamber & M. Weddell : *Kairos. The Complete Works*, The MIT Press, 1987. Cette bibliographie est très régulièrement réactualisée sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.mit.com/direct/works/kairos.htm> Sur le *kairos*, voir également Jonathan Murray (dir.), *Kairos, from Theory to Practice*, Cambridge University Press, 1996, p. 325-86 et J.-P. Vernant, op. cit., ch. VI.

7. « Le temps intermédiaire du social-libéralisme », *Essai d'intoxication involontaire*, trad. O. Mannoni, Maren Sell, 1999.

celle de Sia, de Mike, de Hasim, de Gosay ou de Toshiyuki. Il n'y a de *kairos* que *destinal*, c'est-à-dire venant troubler le cours attendu d'une histoire individuelle singulière bien précise.

Sur la route, vous goûterez souvent ce sentiment d'être arrivé trop tard à votre poste, à votre lieu de rendez-vous avec tout le monde et personne ; ce sentiment d'avoir laissé filer loin devant le conducteur qui vous aurait conduit d'une traite de Hamburg à Odense, puis à København, Malmö, et en continuant sur l'E6 : Göteborg, Oslo, Trondheim et bientôt Mo i Rana, Andelsv, pour atterrir finalement à Hammerfest ou Honningsvåg, pour atterrir au bout du monde, et cet automobiliste aurait été *une* automobiliste, et vous savez qu'elle aurait eu des aurores boréales au fond des yeux. Le *kairos* est le nœud qui fait coïncider parfois le flux de nos vécus intentionnels avec le flux du monde — cette impression inouïe que *tout s'enchaîne* — nœud toujours prêt à se relâcher, à se dénouer même. La belle Noona voyagera seule ; à moins qu'elle ait croisé sur son trajet un auto-stoppeur moins fâché avec la roue de la fortune — les *kairoï* ne sont pas toujours perdus pour tout le monde. N'importe comment, si le concept de *moment opportun*, qu'on doit à Aristote et aux sages stoïciens, constitue l'un des acquis les plus profonds de la pensée grecque classique, la pratique de l'auto-stop témoigne aussi de son éclatante modernité.

Domitille Rimasson a écrit de très belles pages sur les liens secrets qui unissent, par-delà 2 000 ans d'histoire, les philosophes hellénistiques et les auto-stoppeurs.

Les voyageurs d'aujourd'hui sont aussi des voyageurs d'hier. Avant de prendre la route, ils doivent apprendre à cueillir l'instant, celui qui ne se présente qu'une fois, une seule fois, mais une fois ; ils doivent apprendre à reconnaître l'occasion quand elle passe, et du premier coup d'œil ; ils doivent accepter de s'y jeter, à corps perdu, quitte à rater leur coup, quitte à y laisser des plumes. C'est que les occasions sont rares et précieuses, comme le notait Eudoxe de Cnide. À chacun de savoir les détecter. Et c'est d'abord une question de nez. Quelque chose flotte dans l'air, une saveur éphémère, une harmonie lointaine qu'il faut s'exercer à capter et à retenir ; avant d'y plonger corps et âme, comme l'exige la Fortune. Saisir l'instant, voilà ce qui

a toujours permis au voyageur — celui des temps anciens comme celui des temps modernes — d'exprimer les liens profonds qui unissent l'homme à la nature (*phusis*) ; et aux forces du cosmos <sup>8</sup>.

8. *Cueille la rose*, Les Éditions du chemin des Hespérides, 2001.

Comme l'a fait remarquer Ambroise Brisemontier, les Cyrénaïques étaient, concernant le sens du *kairos*, sur la même ligne que les Mégariques ou les Cyniques. Et bien que Domitille Rimasson reprenne ici beaucoup de termes techniques du Stoïcisme impérial (« harmonie », « Fortune », « cosmos »), cette identité de point de vue est bien rendue par l'expression « saveur éphémère » (*euchroníai*), que l'on trouve à de nombreuses reprises chez Ebulide de Milet et Antisthène <sup>9</sup>. Or c'est cette même expression que devait reprendre Jeanne Comdamain pour rendre « *time-glimpse* » dans sa traduction exemplaire de la nouvelle *A Perfect Moment for Flying* de Jack London, lorsque Sherbourne, après qu'un passereau semble lui avoir adressé un clin d'œil, se décide à s'élancer dans le vide pour échapper à ses poursuivants, avant d'offrir au lecteur l'une des plus belles queues de poisson de la littérature américaine <sup>10</sup>. Aussi bien, en plus de toutes les considérations sur la géographie et l'espace, l'auto-stoppeur, pour juger de ses chances ou des difficultés à venir, doit savoir calquer ses inclinations sur l'égrènement des minutes et des heures. L'auto-stoppeur est celui qui doit posséder *l'art du temps* ; celui dont le pouls doit coïncider avec « les battements du cœur de Dieu » (Leopardi).

9. A. Brisemontier, « Rimasson stoïcienne ? », *Revue de métaphysique et de morale*, n° 89, mai-juin 1997.

10. Albin Michel, coll. « 10/18 », 1986.

On trouve une description détaillée de cet « art du temps » dans le volumineux *Following Time* des métaphysiciens australiens S. Kobayashi et A. Merker, chez lesquels la pratique de l'auto-stop prend d'emblée une dimension existentielle, voire éthique ; dimension dont il n'est pas certain qu'elle ait toujours été correctement entendue <sup>11</sup>.

11. Ces remarques sont évidemment à nuancer par la thèse remarquable et remarquable de R. Ginouès, *L'Art du temps : libéralisme existentiel et théorie de la route chez S. Kobayashi et A. Merker*, Presses Universitaires de Grenoble, 1987.

Le *kairos* n'est pas seulement un moment singulier qu'il faudrait attendre patiemment et saisir au vol, avant qu'il ne passe. Le *kairos* est seulement la coïncidence subtile entre le temps de la conscience et la conscience du temps ; ce qui laisse entendre que, *de droit*, il n'y a pas de limite au nombre de moments opportuns possibles dans

12. *Following Time*, New York, Hased Press, 1986.  
Traduction : P. Vongsavanthong.

une période donnée. Il suffit simplement, plutôt que de le contempler de l'extérieur, de s'immerger soi-même dans cet « océan de vie » dont parlait Bergson dans *L'Évolution créatrice*. Le *kairos* ne doit pas être saisi, il doit être produit <sup>12</sup>.

Loin des analyses universitaires d'un Cazuguel ou d'un Percerou, qui en viennent toujours *in fine* à réintroduire le concept de hasard, la thèse de Kobayashi et Merker réaffirme la liberté irréductible de l'auto-stoppeur. Autrement dit : *ça ne dépend que de vous*, à vous de produire vos *kairoi*, à vous d'inventer des journées où chaque seconde portera avec elle « la possibilité d'un seuil ». À l'opposé, invoquer la *fortune*, c'est oublier que les jeux de hasard ne laissent place à aucune nouveauté ; c'est oublier que *rien ne vient jamais à point à celui qui se contente d'attendre*.

Combien d'auto-stoppeurs sont restés plantés à la sortie de Dayr az Zawr, en direction des ruines de Palmyre, refusant les uns après les autres tous les trajets qu'on leur a proposés, parce qu'ils attendaient qu'une voiture improbable les dépose devant les vestiges du sanctuaire interdit de Baalshamin, dont les statues impies avaient été détruites par Caracalla en l'an 213 ? Mais immobilisés à Dayr az Zawr, ils n'auront rien vu des merveilles de la vallée de l'Euphrate, à Zénobie, ni des phénomènes inexplicables qui se produisent parfois au-dessus des eaux troubles du Bhayrat al Asad ; ils seront passés sans le savoir à côté des réseaux troglodytiques de Jabal Ad Duruz, où la révolution mondiale en marche s'organise — où certains auto-stoppeurs de génie prétendent s'être entretenus avec l'introuvable Oussama Ben Laden — et où les automobilistes remerciés auraient pourtant fini par les conduire, s'ils les avaient suivis. Invoquer le hasard, c'est rabattre le *kairos* sur le temps de la relativité générale, donc sur l'espace.

Or le temps de l'auto-stop n'est pas le temps linéaire et monotone de la science physique, c'est un temps lourd et gras, le temps poisseux de la vie qui dure, de la vie qui passe ; le temps des sucres qui fondent au fond des verres de pisse. Un temps plein de mystères et de mauvaises surprises, de mauvaises rencontres qu'il faut

dra apprendre à défier comme on apprend à supporter les effets des gaz lacrymogènes et à percer les cordons de CRS. Pour Kobayashi et Merker, qui avaient lu les notes de Guy Debord sur le hasard, il n'y a de progrès ou de création que dans l'organisation ou la production de *nouvelles conditions de hasard* — exigence que l'invitation faite aux auto-stoppeurs à produire le *kairos* permet adéquatement de satisfaire.

Mais avant de cueillir l'instant, il convient de connaître les subtilités du temps. Une journée est pleine d'heures, et quoiqu'en disent les horloges, elles n'ont pas toutes le même goût, le même parfum. Qui oserait comparer les premières de l'aube, pâles et timides, à celles, glorieuses, d'un début d'après midi, lorsque la journée connaît son apogée et que le soleil n'a plus devant lui que le choix de décliner ou de s'élever pour toujours ? Les heures ne se valent pas. Certaines ont le goût du pus, de la merde, de l'urine ; le goût des excréments que certains sadiques demandent à leurs victimes de gober en aboyant, le canon sur le temple. Il y a des heures qui sentent la défécation, le crachement, l'éjaculation forcée sur le visage. Des heures sales et crasseuses, saturées de lymphe, de morve, de glaire et de toutes les humeurs viciées de la médecine hippocratique. Et il s'agit seulement de le savoir. Nous ne sommes pas là pour porter de jugement. Il existera toujours un type pour vous assurer qu'il raffole de ces tripes à la mode auvergnate que tout le monde a en horreur.

Il y a des heures sombres et des heures noires. Mais chacune d'entre elles a la propriété de fuir, de disparaître pour laisser sa place à une autre, mâtinée d'un autre fumet, de nouvelles saveurs. La route qui longe la Sierra de Ambato, reliant Cebollar à Catamarca, est sous le contrôle des narcotrafiquants depuis le début des années 90. Et si les testicules de certains routards occidentaux y ont appris l'odeur de la poudre, ceux-ci auront compris du même coup qu'une séance de torture est seulement un *mauvais moment à passer*. Car somme toute, les heures passent ; bon an, mal an. Et c'est tout ce qu'il y a à retenir. Il n'y a pas de plaisir

absolu ou de damnation éternelle. Il n'y a pas de Jugement dernier. Il n'y a que des secondes qui se chassent entre elles.

Eugénie Sérandour a raconté beaucoup d'inepties dans ses romans à l'eau de rose prisés des ménagères de moins de cinquante ans et de leurs fillettes aux seins en boutons. On sait moins qu'elle possédait une réelle intuition de l'auto-stop, qu'elle pratiqua avec R. Cartwright au début des années 70 à l'occasion de l'ouverture d'un *passage du nord-ouest* entre l'Arkansas et le Dakota du Nord. De cette expérience, elle nous a livré un récit émouvant peu de temps avant de disparaître. Et Sérandour y exprime toute la mesure de son talent, à des années-lumière de ces romans au style rêche et goguenard dont elle a avoué finalement qu'ils constituaient un grand bras d'honneur adressé à la gente féminine.

Ah ! cette vie d'auto-stoppeuse, la grande route par tous les temps, sobre naturellement, ou presque, plus désintéressée que la meilleure des catins, fière de n'avoir ni pays, ni amis, quel bonheur c'était. Je m'évade ! et je garde tout pour moi, égoïste comme personne, comme chacun. Chaque seconde est un trésor, qu'il neige ou qu'il vente, ah ! cette vie d'auto-stoppeuse, les heures qui passent, le temps qui virevolte et moi qui danse avec lui <sup>13</sup>.

13. *Les Débaras du temps retrouvé*, Actes Sud, 1992.

Car l'auto-stoppeur sait que ce n'est pas le temps qui passe, mais bien nous autres qui passons à travers lui. Et il ne faut peut-être pas tant parler du temps que des *rythmes*. Les cœurs battent et les voitures roulent. Le compteur kilométrique nous donne une certaine estimation de la distance parcourue. Le chauffeur garde les yeux rivés sur le tarmac, à moins qu'il ne tourne la tête à chaque fin de phrase, à moins qu'il ne soit à moitié aveugle et qu'il perde le contrôle de son véhicule 27 kilomètres avant le péage de Bourgen-Bresse, où il comptait vous déposer à la sauvette, comme s'en souvient encore Alberto Momigliano <sup>14</sup>. L'art de la route consiste à savoir épouser le rythme des voitures et de ceux qui les pilotent. Il consiste, nous ne sommes pas à un paradoxe près, à *prendre le pas*. On ne fait pas de l'auto-stop au petit matin comme on prend la route le soir, quand tous les chats sont gris ; on ne voyage pas

14. « Le péage à reculons », *Récits autobiographiques*, Gallimard, 2005.



identiquement au cœur de l'hiver et au milieu de l'été, nous ne devrions pas avoir besoin de vous le dire, nous nous passerions bien d'écrire toutes ces lignes pour vous apprendre à valdinguer d'une voiture à l'autre avec l'espoir de faire le tour du monde aux frais de la princesse.

Si l'auto-stoppeur doit trouver à s'insérer dans les flux de la circulation, il doit avoir une connaissance très précise du *trafic*. Qu'est-ce que le trafic ? Le trafic est un certain rapport entre des flux de véhicules et des moments de la journée. Le trafic peut être fluide, chargé et même, ironie du sort, en arriver au point où il se nie lui-même comme trafic.

Par ces après-midi brûlants de chaleur dans l'entonnoir de Lyon, dans l'enfer de la Vallée du Rhin près de Cologne — au Irschenberg, on se trouve coincé sur le parking le plus long d'Europe, pare-choc contre pare-choc sur 50 kilomètres devant soi et derrière soi —, de noires intuitions historico-philosophiques s'élèvent comme des gaz d'échappement, des mots critiques pour la civilisation, prononcés en glossolalies, s'échappent des lèvres, des nécrologies pour la modernité parviennent des fenêtres latérales. [...] Partout où les automouvements déchaînés provoquent des bouchons ou des tourbillons, des rudiments d'expérience naissent ; en elles, l'actif moderne se transforme en passif postmoderne <sup>15</sup>.

15. P. Sloterdijk,  
*La Mobilisation  
infinie. Vers une  
critique de la ci-  
nématique politique*,  
trad. Hans Hilde-  
brand, Christian  
Bourgeois, 2000.

Et c'est à vous de voir, à vous de trouver le moment qui vous paraît le plus opportun, et qui le sera peut-être, ou non : petit matin, crépuscule, milieu d'après-midi ; trafic fluide, chargé, saturé. Et du point de vue de la pratique, chaque option a ses attraits, chaque situation a ses avantages. Et là encore, il faut se méfier des fausses évidences. Les auto-stoppeurs confirmés savent qu'un trafic surchargé, contrairement à ce qu'un novice pourrait croire, ne doit jamais inviter à l'optimisme. Quelques véhicules éparpillés sur une route de campagne sont souvent de bien meilleur augure qu'une rocade blindée de poids-lourds, de caravanes et de « pots de yaourt », ainsi que Thomas Veil a baptisé les voitures sans permis, courues aujourd'hui de la jeunesse dorée parisienne. C'est une question d'expérience. Car tout dépend de vos

façons, tout dépend de la couleur du ciel, tout dépend de la dernière couverture de *Paris-Match* ; autrement dit, tout dépend de votre étoile, selon qu'elle est bonne ou mauvaise. On ne fait pas de l'auto-stop sans être un brin superstitieux.

En général, il est préférable de chercher les moments où les flux sont poreux, où ils dévoilent quelque faille, une brèche par laquelle on parviendra à s'infiltrer — comme Mâtho et Spendius parvinrent à s'immiscer dans l'inviolable enceinte de Mégara. De la même manière qu'il faut rechercher, dans l'espace, un lieu où une voiture pourra s'arrêter ; il faut chercher, dans le temps, le moment le plus favorable, le moment propice (*kairos*), c'est-à-dire celui où le pilote est le moins pressé, le plus enclin à la fraternisation, le plus disponible aussi ; le moment où chacun ressent la nécessité d'échanger quelques confidences avec le premier inconnu qui lui tombera sous la main. Il faut chercher les plages de temps rugueux, celui qui est contraire au temps lisse et millimétré de l'économie, où chaque seconde compte, où chaque instant pèse son comptant de centimes, où celui qui s'arrête perd aussitôt un dollar, trois dollars, quarante, vingt mille ; car en milieu capitaliste celui qui s'arrête meurt, tout le monde le sait, il faut aller de l'avant, regarder droit devant soi, les bas-côtés n'intéressent que les amateurs de putes ou de chiens écrasés.

*A priori*, nous pourrions être tentés de vous dire qu'il n'y a pas de bon moment ; que chaque heure de la journée possède sa propre malédiction, ses propres empêchements, que chaque heure rivalisera d'astuce pour vous décourager à l'avance, et d'heure en heure, vous imposer finalement de rester à la maison. Nous vous le répétons encore une fois, vous n'êtes pas le bienvenu sur la route avec ce pouce qui dépasse de votre poing serré comme pour tenir un poignard. Les automobilistes, bien au chaud dans leur refuge en cuir et en ronce de noyer, vous méprisent ; et ils vous méprisent d'abord parce qu'ils vous craignent, parce qu'ils se demandent ce que vous cachez derrière votre grand manteau ou au fond de ce sac à dos qui est pourtant le signe de reconnaissance de tous les

globe-trotters du monde. Vous n'avez rien à faire ici. Partez pendant qu'il en est encore temps. Arrêtez une bonne fois pour toutes de lire ce livre qui ne vous attirera jamais que des emmerdes. Ou continuez si ça vous chante. Il nous importe peu que les gendarmes retrouvent votre dépouille un beau matin derrière les arbustes qui longent la D946, entre Mazagran et Vouziers, ou flottant indécemment sur les eaux sacrées du Gange.

Le temps abstrait de la physique est homogène, uniforme. Dehors pourtant il y a des nuances, des singularités. Les voitures du creux de l'hiver ne sont pas les voitures des mois d'été ; les voitures du petit jour ne sont pas les voitures du soir. Et selon qu'elles roulent sous un soleil de plomb ou sous les nuages bas de décembre, selon qu'elles se réveillent à peine ou qu'il leur tarde de trouver une petite place de parking pour passer la nuit, les voitures ont leurs préférences, leurs invités de prédilection, comme le notait encore Michel Sot <sup>16</sup>. Si la Berlingot bleue de 7 h 15 ne veut pas de vous, peut-être que la Twingo cramoisie de 21 h 47 vous ouvrira spontanément ses portières, au moment même où vous aurez choisi de plier bagage et de rentrer chez papa-maman la queue entre les jambes. L'auto-stop n'est pas le domaine des lois, nous aurons l'occasion de le répéter, c'est le domaine des bonnes et des mauvaises surprises. Et d'abord des mauvaises.

16. Op. cit.

C'est que la marée d'hommes et de femmes qui défile devant vous, emportée par les deux roues motrices de toutes ces bagnoles à la con, comporte son lot de détraqués, de gâteux, d'endormis, de ramollis du bulbe, de candidats au suicide, de daltoniens, de jeunes cadres dynamiques atteints du syndrome de Gilles de la Tourette, d'épileptiques, de dépressifs, de grand-mères de bonne famille souffrant de coprolalie, de sacripants poursuivis par toutes les douanes de la planète. Il y a derrière chaque portière qui s'ouvre un péril imminent qui vous guette, une torgniole que vous vous prendrez en pleine gueule si vous n'avez pas appris l'art de biaiser avec les embûches que le destin a décidé de placer tout au long de votre parcours.

À moins que les périls que chacun redoute soient exactement le genre d'aventures que vous réclamez. À moins que vous soyez un auto-stoppeur, un vrai, qui prend toujours la vie du bon côté, qui prend toujours la vie *comme elle vient*. Un vrai pouceux *ne* choisit *pas* le véhicule dans lequel il monte, ou alors qu'il lâche son carton où se détachent les mots « Nykøbing », « Bouzoulouk » ou « Tayabamba » et qu'il hèle un taxi ; au moins les choses seront claires. Jack Kerouac était intraitable sur ce point : « On ne choisit pas la route, c'est toujours la route qui vous choisit. » Ce qui n'interdit pas que l'on mette toutes les chances de son côté ; ce qui n'interdit pas de donner un petit coup de pouce au hasard.

## 2. Les jours et la nuit

### *Le matin*

La journée commence dès que le soleil point au-dessus de la ligne d'horizon, dès que le jour se lève. Le *Hitch-Hiker Guidebook* recommande aux auto-stoppeurs de prendre la route tôt le matin, dès les premières lueurs de l'aube ; à moins qu'ils aient une très courte distance à parcourir. La raison invoquée est la suivante : plus on dispose d'heures de luminosité devant soi, plus on aura de temps pour corriger les erreurs de trajectoire et, le cas échéant, se tirer d'embarras. Car aussitôt que la nuit tombe, « il faut trouver refuge ». D'autres l'ont dit avant nous, le *Hitch-Hiker Guidebook* emprunte une posture excessivement sécuritaire, fondée sur le principe dit « de précaution », selon lequel il est souhaitable de toujours s'attendre au pire<sup>17</sup>. Pour le dire autrement, il constitue un regrettable condensé de recommandations et de mises en garde, aussi peu réservé que les exhortations des mamans qui abandonnent leurs chiards devant les grilles d'une école.

Doit-on insister encore ici sur les trois paragraphes de la page 425, où l'on déconseille vivement au routard en herbe de monter dans la voiture d'un individu *qui ne parle pas la même*

17. Comme Norman Adams ou Donald Fraser. Mais Jean-François Comment avait déjà mis ce point en évidence dans son impitoyable *L'Amérique des pièges à cons*, Payot, 2006.

*langue que lui* — avec toute l'eau que cela a pu apporter au moulin des contempteurs de l'auto-stop<sup>18</sup> ? D'autant que, pour renverser l'argument, plus la journée est longue, plus les chances de se planter sont grandes. *A contrario*, prendre la route à la tombée du soir, c'est s'assurer de ne pas être déposé trop loin du lieu d'où l'on sera parti, donc minimiser les risques de s'égarer. Et s'égarer, n'est-ce pas au bout du compte ce à quoi tout auto-stoppeur qui se respecte aspire ; comme on s'égare dans ce livre où, de fil en aiguille, on finit par ne plus vraiment savoir ce dont il est question ? Les déviations et les égarements ne sont-ils pas précisément ce qui distingue un voyage en stop d'un vulgaire voyage en bus ou en voiture de location ? Jamais il ne nous viendrait à l'idée d'imposer aux auto-stoppeurs de prendre la route le matin. Qu'ils le fassent seulement s'ils en ont envie, ou si les circonstances les y invitent.

Si certains ont pris la route pour Jaunpiebalga ou Reggio di Calabria avec le premier chant du coq, c'est peut-être parce qu'ils avaient décidé, malgré la fatigue, de ne pas se coucher après une longue nuit passée à voltiger d'une voiture à l'autre. Comme s'en félicitaient les situationnistes, « malgré les intérêts imposés par la nécessité de dormir, certaines dérives d'une intensité suffisante se sont prolongées trois ou quatre jours, voire même davantage<sup>19</sup> ».

Dans ces conditions, et s'il n'y a là nulle obligation, nul impératif, il *peut* vous arriver de faire de l'auto-stop dès potron-minet — comme il pourra vous arriver d'en faire aussi le soir ou au beau milieu de la nuit. N'importe comment, nous voulons vous donner ici quelques conseils, histoire de vous aider à anticiper un peu les sautes d'humeurs de la Providence. Et retenez d'abord ceci : les flux du matin sont d'abord des flux de *travailleurs*. Or, si l'on en croit le sociologue Richard Quanquoit, on croiserait sur la route deux grandes catégories de salariés<sup>20</sup>. Ceux qui doivent se rendre sur un lieu de travail précis à heures fixes, et qu'il appelle les « sédentarisés » ; ceux dont le contrat de travail leur impose de passer partie ou totalité de la journée sur la route, et qu'il appelle les « ambulants » (routiers, livreurs, représentants, etc.).

18. Notamment Vincent Bortorello, « Misère du *Hitch-Hiker Guide-book* » dans *Le Monde* du 20-10-2007. Pour une ré-éducation vitaminée de cette posture sécuritaire, on se replongera avec intérêt dans la biographie scabreuse des auteurs du guide en question : Myriam Prunera, *Quand l'oncle Sam rééduquait les routards*, Nouvelles éditions Lignes, 2008.

19. « Théorie de la dérive », article cité.

20. *Typologie des travailleurs*, Presses Universitaires de Marseille, 2008.

Pour Quanquoit, 8 h 30 représente ainsi le moment charnière en deçà duquel on rencontre seulement les sédentarisés, d'autant plus pressés qu'on se rapprochera de l'heure proprement dite ; et au-delà duquel on croisera uniquement des ambulants. Parce que les travailleurs sédentarisés, à l'évidence, ne le pousseront jamais bien loin, il suffit à l'auto-stoppeur d'attendre que les derniers flux de sédentarisés retardataires se soient taris, pour prendre place et fixer toute son attention sur les travailleurs ambulants, légion sur les grands axes dès que la demie de huit heures a sonné. Qu'on en juge : il est 8 h 47 et Émile Soullisse, négociant pour une société de gardiennage, quitte la banlieue de Laval pour se rendre à Leyzieu, dans les environs de Culoz ; il est 8 h 59 et Kjartan Eysteinnson, installateur de dispositifs biométriques à Hafnafjörður, est attendu avant la mi-journée à Svalbarðsveyri, à quelques kilomètres d'Akureyri ; il est 9 h 03 et Andrew Restall, représentant pour une firme de courtage financier, part d'Edmonton pour relier Saskatoon, Winnipeg et finalement Thunder Bay où il devra flagorner ses clients pour qu'ils renouvellent leurs putains de contrats de merde. Les occasions ne manqueront pas.

De toute façon la journée commence à peine, on aura le temps de se perdre plusieurs fois entre Kremenchouk et Simferopol avant que la nuit tombe, avant d'être obligé de trouver un coin pas trop pourri pour planter sa tente ou dérouler son sac de couchage ; avant de pouvoir piquer une tête dans les eaux tièdes de la Mer Noire, sous la vouûté étoilée qui surplombe Balaklava.

Si l'auto-stoppeur fait bien l'expérience concrète du capitalisme et de ses effets sur les âmes et les corps, c'est précisément parce que les flux de véhicules sont d'abord les flux du « bétail humain » (Marx). Et c'est vrai surtout à la première heure. De votre poste avancé vous avez le meilleur panorama qui soit sur l'économie en marche. Et à la vue de ces bataillons d'automobiles, on pense immédiatement à *La Bête humaine* de Zola, à tous ces trains qui

n'en finissent plus d'ébranler la maison de biais de la Croix-Maufras.

Malgré la vitesse, par les vitres éclairées des portières, on avait eu la vision des compartiments pleins, les files de têtes rangées, serrées, chacune avec son profil. Elles se succédaient, disparaissaient. Que de monde ! encore la foule, la foule sans fin, au milieu du roulement des wagons, du sifflement des machines, du tintement du télégraphe, de la sonnerie des cloches ! [...] Et ça passait, ça passait, mécanique, triomphal. Qu'importaient les victimes que la machine écrasait en chemin ! N'allait-elle pas quand même à l'avenir, insoucieuse du sang répandu ? Sans conducteur, au milieu des ténèbres, en bête aveugle et sourde qu'on aurait lâchée parmi la mort, elle roulait, elle roulait, chargée de cette chair à canons, de ces soldats, déjà hébétés de fatigue, et ivres, qui chantaient.

Car ces flux de voitures, de véhicules utilitaires, de fourgonnettes, de camions-citernes à la chaîne ; ces flux de somnambules, d'agonisants, de moribonds vautrés sur leur tableau de bord, les tympanes baignant dans le coulis aseptisé des émissions du matin sur les ondes du service public ; ces flux sont aussi les flux de l'économie ! Et il faudra s'y faire, ces longues files de voitures qui peinent à grignoter quelques mètres dans les embouteillages, ces pare-chocs encastrés les uns dans les autres, ces mines engourdies qu'on distingue à peine derrière leurs pare-brise incapables de résister à la chute d'une insignifiante météorite ou d'une pièce de Boeing 747 victime d'une prise d'otage qui aurait mal tourné, ces foules laborieuses en file indienne qui vont au turbin comme les pourceaux vont à l'abattoir — c'est-à-dire à l'aveuglette, à tâtons, à reculons si c'était possible —, voilà pourtant les forces vives de la nation, voilà les futurs exploits du PIB, les futures envolées du taux de croissance !

Ouvrez un peu les yeux, les économistes ne verront jamais les circuits de valorisation du capital comme vous pouvez les voir vous-même, là, juste sous vos yeux. Et c'est ici que le *Matin* de Rimbaud et le *Morning* de Ginsberg s'appellent et se répondent. « *Ugh! The planet screams / Doves in rusty cornice- / castles*

*peer / down on auto crossroads. [...] Ugh! I'm awake again — / dreary day ahead / what to do?* » Et Rimbaud : « Quand irons-nous, par delà les grèves et les monts, saluer la naissance du travail nouveau, la sagesse nouvelle, la fuite des tyrans et des démons, la fin de la superstition, adorer — les premiers ! — Noël sur la terre. » La planète crie, les démons fuient et la superstition touche à sa fin. Car c'est le matin, devant cette procession de ressources humaines hagardes, devant ces armées de zombies laborieux, que cette évidence aussi nous frappe : il en faudrait bien peu pour enrayer les flux de l'économie, pour y semer la panique et renverser peut-être l'ordre du monde ; mais patience, chaque chose en son temps.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler des routiers. Mais parmi les travailleurs ambulants, il y a encore les représentants de commerce. Richard Quanquoit s'attarde moins sur leur profil psychologique que sur le rôle qu'ils jouent dans la structuration de ce qu'il appelle la « composition nationale » ; au point de voir en eux les hérauts des temps modernes, les « dignes héritiers de Mercure ». Mais laissons la parole à Frédéric Perrudin :

Les représentants de commerce ne sont pas toujours antipathiques. Certains sont étonnamment jeunes, et ils vous adressent la parole comme si vous étiez un pote ou un grand frère ; ils vous racontent leur vie de marchand de tapis, leur vie sur la route, leur petite existence coincée entre les trois portes d'une voiture de fonction flam-bant neuve. Ils vous énumèrent leurs perspectives de carrière et leurs dernières bitures en date. Ils gardent toujours leur portable à portée de main, posé à même le siège passager. Attendez-vous à ce qu'il sonne plusieurs fois pendant le trajet. Si votre hôte n'a pas eu la présence d'esprit de le changer de place quand il vous a ouvert sa portière, votre postérieur en étouffera malencontreusement le timbre et vous pourrez palabrer sans être interrompu à longueur de temps. Même, s'il a été réglé en mode vibreur, vous ferez connaissance en secret avec des sensations inédites, que vous regretterez de ne pas avoir découvertes dès votre prime jeunesse <sup>21</sup>.

21. « Le cadre et la route », V. Naudon & P. Saindrenan, *Les Voix de l'économie*, Les Éditions de l'organisation, septembre 2000.

En dehors des périodes de vacances, seuls les VRP vous permettront d'aligner les kilomètres et de bondir d'une frontière à



l'autre. Qu'on se souvienne du prodige de Xavier Hauglustaine, qui lui valut son titre de champion de la *League* 2001. Lundi : Séville-Lille (F) ; mardi : Lille-Katowice (POL) ; mercredi : Katowice-Tallinn (EST) ; jeudi : Tallinn-Lviv (UKR) ; vendredi : Lviv-Astrakhan (RU) ; samedi : Astrakhan-Mouïnak (KAZ) ; Xavier Hauglustaine acheva au septième jour son voyage, qu'il avait fait : et il se reposa au septième jour de tous ces kilomètres qu'il avait parcourus, balayant du regard les rives mortes de la mer d'Aral, heureux qu'il y ait des marchandises à vendre, et des charlatans prêts à traverser les continents pour les liquider au petit bonheur la chance.

C'est que le temps est la mesure du mouvement, et les pilotes du matin ont parfois le pied sur l'accélérateur aussi lourd que vous avez la gâchette facile. Sans doute, les autorités imposent des limites de vitesse pour modérer un peu la casse, pour réduire le nombre des accidentés de la route. Les individus cesseraient de monter dans leurs petites voitures si le trafic tournait constamment au jeu de massacre, si les titulaires du permis de conduire se retrouvaient à tout bout de champ dans des lits d'hôpitaux, condamnés à se déplacer en fauteuil pour le restant de leurs jours. Mais il faut pourtant que l'économie tourne, il faut pourtant que le capital — et en premier lieu le capital *humain* — circule ; et à toute allure même. On feint de faire de la sécurité au volant une cause nationale, mais tout le monde s'en balance et les ministres les premiers, qui demandent à leurs chauffeurs d'appuyer sur le champignon pour les transbahuter d'un cocktail à l'autre à toute berzingue. Et les représentants de commerce sont loin d'être les derniers, avec les hommes d'affaires, les conseillers financiers, les chefs d'entreprise et tous ceux qui ont le bras suffisamment long pour envoyer bouler les agents de la force publique et se faire dispenser de souffler dans leurs fichus ballons.

Dans un monde où vitesse signifie profit, c'est-à-dire encore maximisation des gains et des pertes (et soyez sans crainte, on trouvera toujours le moyen de faire un peu de fric avec l'accident

qui vous aura coûté la vie ; les vautours auront tôt fait de voler au-dessus de votre dépouille), le seul désir de l'accélération témoigne d'une subjectivité tout entière formatée par et pour le capital — d'une subjectivité « priapique », c'est-à-dire qui n'aspire qu'à l'accroissement d'elle-même.

22. H. Flichy & A. Hérisson (dir.), *Pour en finir avec le priapisme de l'Occident. Modalités pour une démobilisation*, PUF, 1999.

Le priapisme, c'est cette érection non désirée qui persiste dans son érection, qui n'en finit plus de pointer vers le haut, vers l'avant. C'est une érection faite de douleur et d'épuisement car toutes les réserves de sang — de carburant — sont mobilisées pour maintenir la pose. Plusieurs semaines sont parfois requises pour en finir avec le mal. Or, de cette volonté de puissance redoublée et de cette intensification phallique de soi, c'est assurément l'automobile qui donne l'image la plus éloquente<sup>22</sup>.

L'auto-stop, s'il a vraiment un sens, ne doit pas être un moyen pour optimiser son ratio coût/distance et développer du même coup son penchant à la cupidité et à l'égotisme ; penchant qui revient toujours *in fine* au désir d'écraser les autres. Il doit être au contraire l'école de la décélération, du ralentissement ; et bientôt de l'arrêt complet du véhicule. Vous pourrez certes déplorer que votre chauffeur s'arrête pour un oui pour un non, ou bien qu'il se déplace bien en deçà des vitesses autorisées — il n'est jamais très plaisant de se faire doubler par les vieilles guimbarde disloquées ou par ces camionnettes grises d'un autre âge qu'utilisaient les épiciers au moment de la deuxième guerre mondiale. Et pourtant.

C'est en ralentissant que l'on revient au monde, que l'on cesse de prêter attention à cette droite infinie qui nous relie — et nous sépare — de la ligne d'horizon. Le monde n'est pas là, droit devant, en face de nous, peu à peu dévoré par le capot de l'automobile. Le monde en toujours sur le côté, en retrait. Une voiture qui décélère, c'est l'occasion de regarder le paysage avec une plus grande attention ; et si elle décélère encore, si pour finir elle s'arrête, si on vous demande de descendre et que vous vous retrouvez les pieds dans l'herbe, ça y est, vous y êtes, le monde vous appartient<sup>23</sup>.

23. Jacqueline Friolaud, *Paris-Varsovie*, Le Seuil, 2001, p. 987-8.

24. On a fait couler beaucoup

L'auto-stoppeur est une figure de la *démobilisation*<sup>24</sup>. Il est celui qui déserte, par ses modalités de déplacement, les circuits de valo-

risation du capital. L'auto-stoppeur n'est pas celui qui aspire à suivre une *carrière* ; il est celui qui œuvre à s'inventer un *destin*. Et si Jean-Jacques Rousseau, qui aime la « vie ambulante » et qui, dans ses voyages, « ne saurai[t] arriver » est un modèle pour nous ici — et il le sera pour d'autres raisons encore, quand nous parlerons des pommes et des asperges —, le vénérable Diogène de Sinope ou le poète chinois Hsi K'ang, exécuté en 263 à l'âge de 40 ans car il refusait tout travail et toute autorité, se vautrant dans une paresse souveraine et demeurant résolument sale, immobile et ignare, devront nous inspirer tout de même <sup>25</sup>.

Beaucoup d'esprits acquis au néo-libéralisme ont voulu retrouver dans la figure de l'auto-stoppeur celle de l'aventurier ou de l'explorateur, mû par le goût du risque et avide de conquérir — et partant de se soumettre — le monde. La ruse était commode. Il s'agissait de revaloriser à peu de frais le portrait, souvent déprécié, du *chef d'entreprise* <sup>26</sup>. Mais bien avant d'être des Lindenbrock, des Corto Maltese ou des Phileas Fogg, les auto-stoppeurs sont des Bartelby, des Oblomov ou même des Gohar.

Tu es un oisif, un somnambule, une huître. Les définitions varient selon les heures, selon les jours, mais le sens reste à peu près clair : tu te sens peu fait pour vivre, pour agir, pour façonner ; tu ne veux que durer, tu ne veux que l'attente et l'oubli. [...] Tu as cessé d'avancer, mais c'est que tu n'avancerais pas, tu ne repars pas, tu es arrivé, tu ne vois pas ce que tu irais faire plus loin <sup>27</sup>.

Et si pratiquer l'auto-stop était d'abord un moyen d'apprendre à faire halte ? Et si l'auto-stop était l'école du décrochage, du repli, de la retraite ? Mais non pas une retraite qui nous serait imposée de l'extérieur, non pas une retenue ou une claustration, vous n'y êtes pas du tout. Plutôt un décrochage librement consenti, un désengagement qui serait aussi une course folle, une échappée belle sur les voies de traverse du planisphère. En temps de mobilisation totale, la vraie liberté n'est-elle pas celle de s'éclipser ? de suspendre son pas, comme les Stoïciens suspendaient leur jugement ? d'être immobile tout en se déplaçant et de se déplacer sans plus avoir

d'encre sur le terme « démobilité ». Nous l'entendons ici dans le sens très strict où l'emploie P. Sloterdijk dans *La Mobilisation infinie*. Faut-il préciser que nous n'adhérons pas à l'usage qu'en fait le Général Gilbert Falconnier dans son exécrable *Pour en finir avec la démobilité. Vertus de l'exemple dans l'armée française*, Les Éditions de l'infanterie, 2004.

25. Nous ne connaissons qu'une seule biographie de Hsi K'ang, dont le seul mérite est d'exister. J. Dangelo, *Hsi K'ang. Un cynique dans la Chine impériale ?*, Vents d'Est, 1996.

26. Voir par exemple H. Ghis et J. Sourichère, « Portrait d'un auto-stoppeur heureux », *Le Point*, n° 1107, décembre 1995 ou l'in vraisemblable *Les Héros de la route* de Marie Harenne, L'Harmattan, 2001.

27. *Un homme qui dort*, op. cit.



vraiment. Pour le dire brutalement, partir le matin, c'est aussi partir avec *la gueule dans le cul*.

Est-il légitime de s'offrir de temps en temps une nuit dans une auberge de jeunesse ou dans la chambre miteuse d'un hôtel de passe ? Telle est la question que pose Guillaume Talibart, dans un article qui a fait date <sup>29</sup>. Et ce n'est pas seulement une question d'argent. Car vous ne paierez pas plus cher pour une chambre d'hôtel dans un galetas de la banlieue sud-est de Guayaquil que pour une pinte de bière dans un tripot de la rue de la soif à Rennes. La question n'est pas là. Pour Talibart, c'est avant tout une affaire de conditionnement. Un voyage en auto-stop induit fatalement un état de tension physique et psychologique qui croît à mesure que les jours passent. Or, avec des chiffres précis à l'appui, il montre que tous ceux qui ont cédé *une fois* à l'appel de l'oreiller, donc tous ceux qui ont laissé cette tension *se relâcher* en s'offrant une nuit dans des draps propres, y ont cédé de nouveau par la suite, au moins une seconde fois. On s'habitue plus rapidement aux matelas rembourrés des hôtels de luxe qu'à la paille offerte par un carré de pelouse brûlée par le soleil.

Il faut s'entendre. Les seuls draps dans lesquels il est acceptable que vous dormiez sont les draps que vos chauffeurs d'un jour auront sortis d'un placard pour vous improviser une couche sur le canapé de leur salon <sup>30</sup>. Et si vous êtes entreprenant, rien ne vous interdit de vous faire inviter dans les leurs ; et alors peut-être il ne sera plus question de dormir. À aucun moment toutefois l'auto-stoppeur ne doit céder à la tentation de redevenir un *client* ; s'il dort dans une chambre d'hôtel, c'est simplement qu'on l'y aura invité.

Vous savez que votre corps est coriace, qu'il est capable de tirer sur ses réserves calorifiques et de vous tenir éveillé jusque tard dans la nuit. Mais le contrecoup sera rude, si vous avez décidé de vous lever le lendemain à la première heure. Du reste, ne vous encombrez pas d'un réveil. Chaque fois que vous dormirez dehors, la lumière du jour vous tirera immanquablement de vos rêves

29. « Le droit à la paresse. Fatigue et récupération chez les auto-stoppeurs occidentaux », *Bulletin de la FEAS*, n° 12, 3<sup>ème</sup> trimestre, 2002.

30. C'est d'ailleurs la clause 45 bis du règlement de l'*International League of Hitch-Hiking*.

quelques minutes avant le lever du soleil, quelle que soit l'heure à laquelle vous vous serez endormi. Et vous aurez maintenant une décision à prendre. Vous rendormir quelques heures encore, quelques jours même si c'était possible, et rater les flux du matin, rater peut-être le *kairos* — rater Noona, qui a une longue route devant elle. Ou vous lever quand même, les paupières tuméfiées, pariant sur la bienveillance d'un automobiliste qui acceptera sans se vexer de vous laisser dormir tout au long du trajet.

### *Midi*

L'avenir est rare. Midi passé, jamais un jour qui vient ne sera un jour qui commence. Personne ne prend la route à 12 h 03 pour remonter l'Europe de Malaga à Groningen, ni même à 12 h 17 ou à 12 h 39. Aux alentours de midi, les quelques automobilistes qui passent devant vous sont des salariés sédentarisés qui ont choisi de profiter de leur courte pause déjeuner pour rentrer à la maison. Inutile de compter sur eux. Les distances qu'ils parcourent restent bien négligeables au regard de l'appétit immense de vos machines nomadiques. Notons toutefois que les mesures du gouvernement français visant à étendre, pour les chômeurs et les salariés, la distance maximale légale entre le domicile et le lieu de travail, si elles nous paraissent tout à fait scandaleuses, devraient néanmoins servir les intérêts des auto-stoppeurs. Si, aujourd'hui encore, un salarié sédentarisé peut offrir à un auto-stoppeur un trajet d'une quarantaine de kilomètres tout au plus, celui-ci sera bientôt multiplié par 3 ou 4, ce dont il serait criminel de ne pas tenir compte.

Alain Fuseliez suggère de faire le calcul suivant :

Le trafic est d'autant plus chargé que, sur une montre, l'aiguille des heures pointe vers le bas. Midi, c'est-à-dire lorsqu'elle coïncide avec le 12, représente le moment où le trafic est le plus clairsemé. C'est juste après 6 heures le matin et juste avant 6 heures le soir, quand l'aiguille des heures racle le fond du chronomètre, qu'il sera le plus chargé. Cette règle qui gouverne les flux de circulation a toujours profité aux auto-stoppeurs. [...] Les auto-stoppeurs confirmés portent rarement une montre au poignet. Mais quand ils en possèdent

une, c'est neuf fois sur dix une montre à aiguilles, plutôt qu'une montre à quartz, sur laquelle il est impossible de repérer la position — haute ou basse — de la petite aiguille des heures <sup>31</sup>.

31. *Stop*, op. cit., ch. VII.

Mais, et Fuseliez le reconnaît, il s'agit seulement de chipoter. Car il n'y a pas de lois en stop, et le *kairos* peut frapper à votre porte à midi comme il peut y frapper à vingt-trois heures, ou vendredi prochain, ou même à la saint-glinglin si vous avez le malheur d'être un capricorne ascendant cancer ou un taureau ascendant poissons. Il nous est arrivé, après avoir cherché laborieusement un *eutopos* toute une matinée (n° 11-854), de nous faire enlever aux alentours de midi par un couple de surfeurs australiens, au volant d'un vieux combi Volkswagen, qui traversait le Nicaragua pour aller titiller les vagues des plages de la baie de Coronado, au sud-ouest du Costa Rica. Il faut préciser que ce jour là, le soleil entrait dans la constellation du Cygne et la lune était en conjonction géocentrique avec l'étoile Antarès du Scorpion, à 3° 35', ce qui constitue une configuration astrologique remarquable. Rappelez-vous, c'était le 23 janvier 2005, vous vous étiez branlé à plusieurs reprises devant la télévision de vos grands-parents, un peu étonné que vos halètements d'onaniste en herbe n'aient pas tiré Papi et Mamie de leur sommeil si fragile.

On note cependant, aux alentours de midi, un apaisement général des rythmes urbains. Comme cette brève apnée qui sépare l'inspiration de l'expiration. À midi, plus encore peut-être que pendant la nuit, « le monde entier retient son souffle », selon la belle formule de Quinquenel. On a beaucoup glosé sur le magnifique soleil de minuit éclairant les pays qui jouxtent le cercle arctique. Mais peu d'auteurs ont parlé du terrible *soleil de midi*. C'est que si, dans nos contrées *méridionales*, l'heure de midi dure une heure à peine, heure qui correspond au doux moment de la *sieste* ; celle des contrées *septentrionales* s'étale parfois sur des plages de quatre à cinq heures, le soleil refusant à proprement parler de décliner, solidement suspendu à son zénith.

Comme on peut s'en douter, c'est un moment douloureux pour les *coachs* de l'économie mondiale, qui ne manquent pas de noms d'oiseaux pour vilipender cette journée qui refuse de reprendre, comme si elle souffrait d'une syncope. Car il ne s'agit plus seulement de faire la sieste, de somnoler quelques dizaines de minutes. Au cœur de l'été, que ce soit à Mourmansk, à Tchokour-dakh sur les bords de l'Indiguirka ou aussi bien à Kugluktuk ou à Thorshavn sur les côtes vertigineuses des Îles Féroé, l'heure de midi prend carrément les dimensions d'une nuit. Les auto-stoppeurs, qui aiment les moments intermédiaires, y béniront alors cette pause démesurée de la mi-journée, quand le soleil hésite et que le monde reste en suspens. Et si l'heure de midi n'est pas le meilleur moment pour prendre la route, c'est un moment de choix pour errer dans les centres-villes ankylosés et observer ces individus hagards, rendus incapables, pour des raisons purement astronomiques, de se remettre au travail. Il y a toujours eu, bien mieux qu'avec le noir de la nuit, de secrètes alliances entre le soleil accablant, quand il se tient à son point culminant, et les glorificateurs de la démobilité des corps et des âmes.

### *Le soir*

Mais le temps passe. C'est là sa nature. Et dès que le soleil décline, la vie active reprend ses droits, et les salariés le chemin du travail. Les vacanciers, qui s'étaient permis une brève halte le temps d'avaler un succédané de sandwich lyophilisé, reprennent eux-mêmes le volant pour entamer la deuxième moitié du voyage. La Sécurité routière note une légère recrudescence des accidents de la route dès le début de l'après-midi. Elle ne serait pas due seulement, aux dires de Sonia Paquentin, qui en a été la détestable porte-parole entre 1987 et 1995, à l'influence de la digestion sur l'attention des conducteurs ; mais aussi à ce penchant irréprouvable, qui se manifeste pendant la dernière étape d'un trajet, à accroître progressivement la vitesse du véhicule pour arriver à destination avant la tombée de la nuit <sup>32</sup>.

32. *Le Livre noir & blanc de la Sécurité routière*, Paris, ministère des Transports, 1994.



Néanmoins, l'auto-stoppeur ne doit pas négliger les avantages que lui offre le début de soirée. Certes l'obscurité croît et les automobilistes pensent d'abord à aller se calfeutrer derrière les murs de leurs petites baraques protégées par des molosses. Mais c'est précisément le soir, en tant qu'il est le prélude à la nuit, que l'auto-stoppeur apparaît dans toute sa *vulnérabilité*. Au cœur de la nuit, à 2 h 34 ou à 4 h 04, un auto-stoppeur passera toujours pour une anomalie, pour une monstruosité dont on préférera ignorer l'existence ; mais entre le crépuscule et les ténèbres, c'est-à-dire finalement *entre chien et loup*, l'allomobiliste a toutes les chances de susciter une poussée d'altruisme chez ses frères humains.

La vie est dure, les fins de mois sont difficiles. Il est suffisamment laborieux de garder la tête hors de l'eau pour s'amuser en plus à sauver les foules de la noyade. Mais, comme n'avait de cesse de le proclamer le Père Secrétan : « Tous les hommes ont un cœur, un cœur qui bat, et même un cœur qui ne demande qu'à s'ouvrir <sup>33</sup>. » Et comme nous le notions plus haut, quand il s'agissait de parler des journées de grève dans les transports en commun, tous les réflexes de solidarité n'ont pas disparu de la chair des hommes. Le capitalisme se contente seulement de produire la raréfaction et même la disparition des situations qui les déclenchent ; situations qui resurgissent parfois, comme un véritable « retour cyclique du refoulé » (Lacan). Bénédicte Groux et Susanne Racape ont pris soin de décrire avec précision les modifications qui affectent la physiologie de l'automobiliste lorsqu'il aperçoit un auto-stoppeur au bord de la route.

33. *La Bouche d'un enfant est la demeure du Christ*, La Procure, 2004.

Dès que sa silhouette apparaît, le rythme cardiaque de l'automobiliste s'accélère, un afflux de sang remonte le long de son artère aorte pour irriguer les organes nobles, ce qui induit de fortes bouffées de chaleur et un léger brouillage du champ de vision. La colonne vertébrale se raidit, les doigts se crispent sur le volant. On note même chez certains sujets un resserrement de la mâchoire. La respiration s'accélère. L'estomac se noue. Tous ces signes sont la traduction somatique de la contradiction qui agite maintenant l'automobiliste : comment concilier la résistance de la volonté à l'idée de s'embarasser

34. « Hypostase et parastase chez l'automobiliste de plus de 25 ans », *Revue de la Sécurité routière*, n° 54, mars 2004, Presses Universitaires de Pontchaillou, p. 56-87.

d'un passager inconnu et l'inclination universellement partagée à venir en aide à tout ce qui porte le nom d'homme <sup>34</sup> ?

C'est que l'auto-stoppeur présente immédiatement à la vue des automobilistes son visage. Et nous verrons plus loin quel genre de visage il est préférable de leur offrir, nous poserons la question de l'apparence. Mais pour l'heure, il s'agit seulement d'évoquer *le fait* du visage, c'est-à-dire le visage en tant qu'il apparaît toujours d'abord dans sa nudité ; le visage de l'homme qui en appelle inconditionnellement à la responsabilité de ses homologues humains. Certains penseront immédiatement aux pages d'Emmanuel Lévinas sur la rencontre du Je avec Autrui, rencontre qui suppose un rapport immédiat et direct qui est autant conscience de la distance que conscience de la différence, conscience de l'Infini et de la transcendance d'Autrui. Ainsi, le visage de l'auto-stoppeur expose — en même temps qu'il *s'expose* — la plus extrême fragilité, le plus parfait dénuement. L'auto-stoppeur, dans ce que Lévinas nomme « l'épiphanie de la visagéité », commande à l'automobiliste une responsabilité inconditionnelle, que celui-ci se doit d'assumer totalement. L'automobiliste est absolument responsable devant la pauvreté et la faiblesse de l'auto-stoppeur. Une relation se noue alors qui constitue le fait originel de la fraternité, relation qui engage la liberté de chacun. Comme le disait le philosophe : « Je suis responsable d'autrui sans même avoir à prendre de responsabilité à son égard ; sa responsabilité m'incombe. C'est une responsabilité qui va au-delà de ce que je fais <sup>35</sup>. »

35. *Totalité et infini*, Gallimard, 1982.

Mais la question se pose, implacable : comment se fait-il, dans ces conditions, qu'aussi peu d'automobilistes, même à la tombée du soir, s'arrêtent spontanément pour nous ouvrir une portière ? Comment se fait-il que les auto-stoppeurs aient besoin d'*attendre* ? Le réel n'a-t-il pas raison de ces analyses faussement humanistes, que certains n'ont pas hésité à qualifier de « véreuses <sup>36</sup> ». Pour sauver l'honneur du phénoménologue français, dont il fut le dernier confident, Jean Voivenel a voulu insister sur la fâcheuse présence

36. Comme Marie-Pierre Aiderousse.

du pare-brise, qui introduit une médiation entre l'auto-stoppeur et l'automobiliste, et transforme ce rapport direct avec le visage en un simple « choc dioptrique <sup>37</sup> ». Mais c'était minimiser l'argument de l'auto-stop, capable à lui seul de déstabiliser toute la théorie lévinassienne.

Loin de susciter seulement cette relation de fraternité absolue, le visage est aussi ce qui terrorise, ce qui renvoie chacun à la peur de la mort. Car autrui, c'est aussi un autre monde possible, un monde *dont je suis absent* ; et le visage est toujours d'abord un masque, un loup. « Le visage, ce n'est pas tant le lieu par lequel autrui apparaît, que celui derrière lequel effrontément il se dissimule <sup>38</sup>. » Et le soir, c'est moins le visage de l'auto-stoppeur qui suscite l'empathie des automobilistes, visage dont les traits cessent de leur apparaître distinctement, visage qui se referme sur lui-même, que son corps ; son corps abandonné là, dans un univers de béton et de machines, ce corps qui sera livré bientôt aux forces cimmériennes de la nuit noire. L'auto-stoppeur est certes ce « corps à en endroit inattendu » dont parlait Henri Michaux, mais il est aussi un corps à un endroit *où il n'a rien à faire* ; à un endroit dont il faut — dont nous devons — le tirer au plus vite. Et c'est d'autant plus vrai le soir, où le souci de leur prochain s'empare à nouveau du cœur des hommes, ô Miséricorde. Diogène, qui cherchait un homme, agitait sa lanterne en plein jour, pas à la tombée de la nuit ; moment où l'automobiliste et l'auto-stoppeur, dans cet échange de regards qui inflexiblement les soude, peuvent dire chacun en parlant de l'autre : « *Ecce homo.* »

37. *Formes d'un désespoir capital*, PUF, 1997.

38. Jacqueline Rivoal, « Les pensées ne passent pas de l'une à l'autre », *Philosophies*, n° 245, septembre-octobre 2001, p. 23-78. Comme le faisait remarquer judicieusement Stéphane Jacomino, dans ses *Interjections IV* (Albin Michel, 2005) : « Si l'homme est un loup pour l'homme, c'est d'abord parce que l'homme a un loup pour l'homme. »

### *La nuit*

Il y a le matin, le midi et le soir. Et il y a la nuit encore. Et c'est à vous de voir. Faire du stop au beau milieu de la nuit possède ses atouts et ses charmes. Si vous avez la baraka, vous pourrez vous faire charrier à plus de 160 km/h sur les autoroutes du soleil, cabriolant d'une station-service à l'autre, ou traverser d'une traite les Appalaches du Nord au Sud, sous le feu des étoiles. On dis-

39. Nous empruntons cette distinction à Serge Vergereau, *Boire et conduire*, Zones, 2008.

tingue, parmi les automobilistes, qui ont comme vous leurs préférences, entre les « diurnes » et les « nocturnes » ; entre ceux qui partent le matin et ceux qui partent le soir <sup>39</sup>. Les conducteurs nocturnes, pour minimiser les risques de s'endormir au volant, n'hésitent jamais à requérir la présence d'un auto-stoppeur à leurs côtés ; à condition qu'il ait l'anecdote facile ou un talent naturel pour parler de la pluie et du beau temps. Mais peut-être que vous trimblez la guigne dans votre sac à dos, peut-être que vous êtes maudit, que les dieux vous ont pris en grippe, que vous êtes la tête de turc par-dessus laquelle ils veulent se venger de l'humanité entière, et alors nous ne pouvons rien faire pour vous, votre petite virée deviendra bientôt votre calvaire, votre cauchemar ; et la nuit votre tombeau. Vous êtes le seul juge.

C'est que la nuit accentue encore le caractère *asymétrique* de l'auto-stop. Tâchons d'être clairs. L'automobiliste et l'auto-stoppeur ne sont pas dans un rapport d'égalité. Celui-ci en effet s'expose à la vue du premier ; quand celui-là s'efface derrière la surface réfléchissante de son véhicule, qui le dissimule au monde extérieur. Le pare-brise, comme *interface qui ouvre l'automobiliste sur le dehors*, fonctionne en vérité dans un seul sens, il est toujours quelque espèce de *miroir sans tain*. Il peut arriver cependant, en pleine journée, ou à la brune, qui modifie l'angle de réfraction de la lumière, que le regard de l'auto-stoppeur perce la surface du pare-brise et croise celui de l'automobiliste ; échange flou, lointain, bref — mais *échange*. Alors, dans cette vision réciproque qui les réunit, chacun tâche de faire valoir son droit : droit de jouir de sa petite propriété automobile en solo pour l'automobiliste, droit de solliciter l'usage d'un fauteuil passager vide pour l'auto-stoppeur. À ce moment, les chances de baisser les yeux le premier sont égales ; que le meilleur gagne. Mais dans l'obscurité de la nuit, chaque voiture qui s'avance est pour l'auto-stoppeur une véritable « boîte noire » (Kreutzer). Et dans le même instant, le voilà propulsé en pleine lumière, passé aux rayons X, analysé sous toutes les coutures, violé pour ainsi dire. Les couleurs criardes de ses vêtements, ses traits usés par la fatigue, sa barbe de trois semaines, sa

besace élimée : les phares le dissèquent en quelques instants et donnent de lui une image figée, inerte, comme le ferait le flash d'un polaroid.

La nuit a toujours eu mauvaise presse dans les publications spécialisées à destination des auto-stoppeurs. Voilà par exemple ce qu'a pu écrire Hervé Nourrisson, dans un numéro hors-série de la détestable revue québécoise *Pouce toujours* :

Non ! On ne prend pas la route la nuit. On ne prend pas la route la nuit parce que c'est dan-ge-reux. On vous l'a déjà dit et répété dans ces pages, les auto-stoppeurs sont beaucoup plus exposés aux périls de la route quand il fait noir. Moins visibles, ils peuvent se faire renverser plus facilement par une auto. Moins attentifs, du fait de la fatigue, ils peuvent se faire soutirer leurs effets personnels ou guider dans une direction qui n'est pas la leur. Comme le préconise le *Hitch-Hiker Guidebook*, il est inconsidéré de s'endormir à bord d'un véhicule conduit par un parfait étranger. Méfiez-vous. Ne jouez pas les héros. Ne faites pas les marioles. La nuit, où qu'ils soient, les auto-stoppeurs seraient bien avisés de dormir sur place <sup>40</sup>.

40. « Les dix interdits de l'auto-stop », *Pouce toujours*, n° 7, janvier 1999.

Anticipons un peu sur ce dont il sera question dans notre section V. Les esprits angoissés parlent souvent de la nuit comme du moment où les pulsions secrètes remontent des profondeurs de la chair, dans lesquelles elles prennent soin de se terrer tout au long de la journée. Les désirs refoulés refluent. Les folies s'emparent à nouveau des esprits et des corps. On évoque l'existence de fous, de maniaques, de sadiques, de pervers polymorphes avides de cueillir le premier routard venu pour lui faire subir tous les sévices qui leur passeront par la tête. Les chaînes de télévision et les quotidiens, affamés de faits-divers, relaient avec complaisance la peur de ces mauvais coups de sang, dont le nombre serait en constante progression. Et certes nous reconnaissons que les désirs ressurgissent avec la nuit qui tombe. Et alors ? Où est le problème ?

Car ce que certains prennent pour une bonne raison de ne pas faire du stop la nuit, constitue selon nous la meilleure raison de s'y risquer. Qu'est-ce qu'un auto-stoppeur qui se soucierait seulement de son petit confort, de sa petite sécurité, qui refuserait de

monter dans une voiture sans avoir examiné à la loupe le profil psychologique de celui qui tient les commandes du tableau de bord ? Les auto-stoppeurs ne pratiquent ni le co-voiturage *via* les sites Internet spécialisés, ni le *couch surfing*. Les auto-stoppeurs ne choisissent pas à l'avance le caractère ou la couleur des yeux de celui qui leur offrira son divan ou sa banquette arrière. Les auto-stoppeurs ne sont pas des flics, c'est même tout le contraire.

Beaucoup regardent comme une pure folie le fait de prendre la route entre 21 heures et 5 heures du matin. Les auto-stoppeurs pourtant ne sont pas fous, mais on les accuse de l'être afin de jeter le discrédit sur certaines expériences capitales qu'ils s'approprient à faire. La société les montre du doigt, la police les cueille et les confie aux psychologues des centres de rééducation politique, qui connaissent leur métier. Comme le déplorait Antonin Artaud : « C'est ainsi qu'une société tarée a inventé la psychiatrie pour se défendre des investigations de certaines lucidités supérieures dont les facultés de divination la gênaient <sup>41</sup>. » La nuit, qui s'en étonnerait ?, beaucoup de voitures passeront leur chemin ; mais les automobilistes qui s'arrêteront, ceux-là auront peut-être derrière la tête le même genre d'idées que vous avez derrière la vôtre. Et ces idées peuvent toucher à la double pénétration, à la révolution désirante, au cannibalisme, à la désintégration des réseaux de l'Empire, au chaos qui s'exporte tout aussi bien que les marchandises, à tout ce que vous voulez, cela ne nous regarde pas, à chacun ses affaires.

41. Van Gogh le suicidé de la société, Œuvres, Gallimard, 2004, p. 1439.

Certains nous opposeront que les désirs des uns ne correspondent pas nécessairement aux désirs des autres, que l'automobiliste pensera parfois à son cul alors que l'auto-stoppeur rêvait de banques en ruines ; mais c'est un argument de malpropre, de frioleux, car il n'y a pas de séparation, et c'est une même vibration de l'esprit et du corps que de vouloir offrir ses organes à un inconnu et répandre les flammes dans certains recoins privilégiés de la métropole. Au fond, partir la nuit, et bien que cette expression nous dérange, c'est *gagner du temps* ; c'est s'assurer de tomber tout

de suite sur le genre d'oiseau rare dont un voyage en auto-stop est la recherche plus ou moins avouée. Christiane Sinsoulier raconte :

Nous nous postâmes à l'entrée de l'A31-E21, à la sortie de Toul, en direction de Nancy. Il était peut-être 3 heures du matin. Nous attendîmes peu, si l'on tient compte du faible nombre de véhicules à emprunter cette bretelle. La voiture qui freina silencieusement derrière nous était rutilante et sa carrosserie reflétait les irisations de la lune. « J'espérais que vous seriez là, nous avoua immédiatement la conductrice. J'ai besoin de vous. » Quelques secondes plus tard, nous roulions vers Nancy. Le coffre de la Safrane, volée un peu plus tôt dans un quartier bourgeois de Compiègne, était chargé de bidons d'essence. Après Nancy il y avait Metz, et après Metz, Luxembourgville. La voiture filait dans la nuit, transportant déjà avec elle la chaleur de tous les incendies qui allaient suivre <sup>42</sup>.

<sup>42</sup>. C. Sinsoulier, *La Nuit des villes soulevées*, Grasset, 1993.

### 3. Horconcitos

IL Y A LE JOUR ET LA NUIT. Mais il y a aussi les jours de la semaine, qui influent chacun à sa façon sur les flux automobiles. Les opportunités de quitter Trinidad ou Kaiserslautern ne seront pas les mêmes le lundi ou le mercredi, de la même façon qu'un vendredi n'est pas un mardi, et encore moins un jeudi. Et l'auto-stoppeur doit assurément tenir compte de cette distinction, qui tend pourtant à disparaître grâce à l'obstination des gouvernements néolibéraux, entre les jours ouvrés et les jours chômés ; les jours où l'on va tristement au charbon et ceux où l'on récupère dignement sa force de travail, en croyant échapper pour un temps aux caprices de la déesse Économie, alors que c'est tout le contraire. Et le samedi représente pour sa part une singularité hebdomadaire, véritable jour bicéphale, chômé pour beaucoup et néanmoins ouvert pour tous ceux qui tiennent une petite boutique dans le centre-ville de Trouville ou qui offrent leur sourire figé aux clients, derrière les caisses des grandes surfaces. Samedi : jour du shopping ; et faire du shopping, voilà qui est une autre manière de flâner, qui

ne nous intéresse guère. Il faut faire attention. Qu'on se méfie particulièrement des samedis matin, quand les travailleurs prennent leur voiture pour faire le ravitaillement de la semaine dans des centres commerciaux qu'on a sciemment éloignés de la cité, pour maximiser leur consommation de kérosène. Qu'on se méfie aussi des dimanches, comme s'en méfiait Victor Hurtaud :

Je ne voyage jamais le dimanche. Où que je sois, je m'y tiens. De toute façon ça ne marchera pas. J'exècre plus que tout au monde ces voitures pleines à craquer de familles en partance pour un déjeuner chez une vieille tante, une grand-mère prodigue en argent de poche, un cousin éloigné en bons termes avec le Front National, ou simplement pour une petite balade de rien du tout, histoire de dire qu'on a fait quelque chose, qu'on est sorti de chez soi, qu'on a pris le grand air plutôt que de rester cloîtrés les uns sur les autres à regarder des films ou des émissions de divertissement destinées à imprimer dans les cerveaux le nom des marques de soda à la mode <sup>43</sup>.

43. Victor Hurtaud, *Œuvres posthumes*, Christian Bourgois, 1987.

Le dimanche est le jour du Seigneur, et n'allez surtout pas croire, le jour qui lui est dédié, que le Seigneur se préoccupe de ses brebis perdues au bord des routes départementales. Le Seigneur n'en a rien à branler de vos pérégrinations allomobiles, il s'inquiète seulement de la générosité de ses adorateurs, qu'il gave de quignons de pain rassis et d'un sang qui a toutes les propriétés de la piquette. Dimanche, le grand ennemi de la route : « Un cheval défile sur le turf suburbain, et le long des cultures et des boisements, percé par la peste carbonique <sup>44</sup>. »

44. A. Rimbaud, « Dimanche », *Une saison en enfer*.

Et tout cela a peut-être encore quelque chose de romantique. Nous pouvons bien vous mettre en garde, vous avertir que chaque jour de la semaine a ses propres lois, ses propres commandements ; que les nuances entre les jours varient d'un pays à un autre, en fonction du calendrier des jours fériés et des fêtes nationales. Mais le monde a changé. Il n'y a pas de week-ends aux États-Unis, seulement une plage infinie de jours identiques où l'on passe du dimanche au lundi sans jamais s'en apercevoir. Dans la plupart des pays, le calendrier chrétien, avec ses jours de carême, de repos ou de prière — avec ses jours de *démobilisation* —, est peu à peu



remplacé par le calendrier capitaliste, où chaque journée ressemble à la précédente, avec ses galeries commerciales bondées et ses rocades encombrées de 7 heures le matin à 7 heures le soir. Et cela n'empêche pas de croire en Dieu, bien au contraire ; pourquoi faudrait-il chanter ses louanges une seule fois par semaine, quand une semaine compte sept jours et une année 365 ? Et certes cela simplifie la vie du touriste, qui ne se souciera plus de trouver un bureau de change le jour de la Toussaint ou une *trattoria* ouverte après vingt-trois heures. Mais cela appauvrit considérablement celle de l'auto-stoppeur, épris seulement de discontinuités.

À force d'entêtement, vous aurez peut-être la chance de tomber sur les dernières zones de la planète qui n'ont pas encore été arraisonnées par le Dispositif (*Gestell*) mondial et calées tyranniquement sur le méridien de Greenwich. Alors vous atterrirez sur les rives de l'étang salé de Makgadikgadi, au nord-est du Botswana, dans l'îlet des Lataniers, perché à la sortie du cirque de Mafate, ou à Maudin Bok, cette minuscule communauté installée dans le sanctuaire des bouches de l'Irrawaddy. Pour des raisons sur lesquelles les ethnologues continuent de disputer, la petite ville de Horconcos, à l'ouest du Panamá, dans la région du Golfe de Chiriqui, est elle-même *en-dehors du temps*. Non seulement les rares commerces y sont ouverts de manière complètement aléatoire, mais les habitants semblent ignorer eux-mêmes le découpage de l'année en journées, en semaines et en mois. Les messes évangélistes sont célébrées au hasard, séparées par des intervalles qui peuvent aller de deux à vingt jours, en début de matinée ou en pleine nuit. La grande fête de la Santa Marta tombe parfois un 14 février, et l'année suivante le 29 juin ou le 13 novembre. Les habitants font parfois jusqu'à six repas en 24 heures, avant de jeûner une semaine entière. Tout ce qui pouvait rester du caractère *cyclique* du temps de la nature, et qui apparaît à travers la succession des jours et des saisons — caractère cyclique dont les calendriers julien et grégorien avaient été contraints de tenir compte — a complètement disparu. Aucun repère ici, aucune marque. Le voyageur est confronté à « un temps démantibulé, où le fil de l'his-



impossible d'accélérer le temps du monde, le temps des sucrettes qui se délitent au fond des gobelets de café en poudre ; il faudra attendre, coûte que coûte, les secondes devront passer, et avec elles peut-être les minutes et les heures. Et c'est pour cette raison que l'auto-stop est une école de la vie : il nous apprend à nager la brasse sur le grand fleuve du temps, où l'on ne peut se baigner qu'une seule fois. La troisième maxime de la morale par provision cartésienne, morale toute stoïcienne, ne stipulait-elle pas qu'il vaut mieux « se vaincre soi-même que la fortune, et changer ses désirs plutôt que l'ordre du monde <sup>47</sup> » ? Dans ces conditions, il importera peu au routard de voyager l'été ou l'hiver, au début du printemps ou au cœur de l'automne.

Chaque instant est unique. Les saisons sont des découpages artificiels que les hommes ont instaurés pour faciliter le travail dans les champs, soucieux de fixer quelques repères dans le grand tohu-bohu de la nature. Et certes le temps de la nature est cyclique. Certes les feuilles tombent en novembre et les bourgeons éclosent en avril. Mais s'il y a des lois générales, il n'y a pas de lois particulières. Or ce qui importe à l'auto-stoppeur, c'est d'abord l'instant. Et si l'on s'en tient à l'instant, il arrive, dans les Montagnes Noires du Finistère, que le ciel de mars soit plus clément que celui de juin, ou dans la Sierra Nevada, au Sud de l'Espagne, que le sirocco de janvier soit plus étouffant que l'aquilon de juillet.

Autrefois peut-être les choses étaient claires : il faisait chaud l'été et froid l'hiver. Mais le réchauffement de la planète causé par la saturation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère produit des dérèglements climatiques dont les auto-stoppeurs ont probablement tout à gagner. Les salariés prennent leurs congés en juillet ou en août pour être sûrs de se payer une bonne tranche de soleil et prendre enfin leur revanche sur toutes ces belles journées de printemps où le ciel bleu les narguait par la fenêtre de leur bureau. Mais certains trouvent la pluie à Nice ou à Tanger le jour de l'Assomption, quand d'autres barbottent dans les eaux cristallines

47. Il semblerait, à en croire d'éminents chercheurs américains, que cette troisième maxime ne soit pas de Descartes lui-même mais qu'elle ait été ajoutée en 1636 par Schooten, l'imprimeur de Leyde auquel il avait confié son manuscrit. Descartes ne s'aperçut pas de la supercherie de son vivant. On lui attribua donc trois maximes au lieu de deux. Schooten mourut peu de temps après le philosophe. L'affaire fut révélée une première fois en 1708 par l'arrière-petit-fils de Schooten, qui prétendait avoir lu un extrait des mémoires de son aïeul où il était question du canular, ce dont tout le monde trouva bon de se moquer. Pour une reconstitution historique

précise, à dévorer comme un roman policier, de l'affaire du *Discours de la méthode*, cf. M. L. Johnson et N. Kretzmann, « Descartes Third Moral Principle », K. Lehrer (dir.), *The Ultimate Descartes Companion*, D. Reidel Publishing Company, 1995.

de la Mer d'Iroise en novembre, en décembre, et même pendant les grandes marées de janvier tellement les rayons du soleil ont réchauffé l'estran. Les touristes en mal de chaleur partent à Hurghada, où les agences de voyage leur assurent qu'ils pourront faire de la plongée sous-marine ou se baigner à poil tout au long de leur séjour. L'agence Nouvelles Frontières ne leur promettait-elle pas dans sa campagne de communication de l'hiver 2002 que « L'Égypte, c'est du soleil 365 jours par an » ?

Mais les temps changent, et si l'on a toujours déploré l'inexistence des saisons, le climat semble avoir définitivement perdu la boule. En 2003, les météorologues enregistraient 78 jours de pluie à Hurghada, 96 en 2004 et 147 en 2005. Le ministère du Tourisme égyptien notait en 2006 une baisse de fréquentation de ses stations balnéaires de 27 %, due exclusivement à l'inconnue climatique. Au contraire, la petite île finlandaise de Åland, sur le soixantième parallèle, semble être devenue, du fait de son incroyable taux d'ensoleillement, mais aussi du fait de sa position privilégiée par rapport au trou de la couche d'ozone, la destination en vogue de tous ceux qui veulent attraper des coups de soleil en plein cœur de l'hiver. Et cela nous confirme dans notre position, qui n'a jamais varié d'un iota. Ne faites jamais de plans ; préparez-vous seulement au meilleur, comme au pire.

Le *kairos* est une occasion qui s'offre spontanément aux hommes, et qu'il leur appartient de saisir ou non. Il existe cependant une pratique décriée, à laquelle certains auto-stoppeurs sans vergogne n'hésitent pas à recourir, consistant à *forcer le kairos*. Autrement dit, à *faire violence à l'ordre du monde*. Un certain nombre de jeux télévisés (nous pensons en particulier à l'ignoble *Pékin express*, programmé par la chaîne M6, ou à la ridicule *Carte aux trésors*, sur France 3) dans lesquels des candidats inexpérimentés sont parfois amenés à pratiquer l'auto-stop — mais où des contraintes chronométriques les obligent à accélérer le cours du temps, c'est-à-dire à forcer les automobilistes à s'arrêter, plutôt que d'attendre qu'ils finissent par s'arrêter d'eux-mêmes — l'a

même rendue violemment impopulaire chez les allomobilistes. Regarder l'une de ces émissions produit toujours chez l'auto-stoppeur un sentiment de malaise, une gêne ineffable liée sans doute à ce qu'un commandement catégorique de l'auto-stop s'y trouve ostensiblement violé — commandement qui s'exprime dans l'article 2° du Règlement de l'*International League of Hitch-Hiking* : « TU NE FORCERAS PAS. »

À l'inverse, beaucoup de camarades pouceux auront regardé avec joie le tristement célèbre *Roadies*, cette émission de télé-réalité diffusée par MTV à l'automne 2003 au cours de laquelle deux candidats se sont fait bêtement écraser, sur une petite route au sud du Cambodge, à une dizaine de kilomètres de la Baie de Kompong Som, en se mettant au milieu de la route pour stopper un véhicule. Les quelques secondes pendant lesquelles le caméraman, Steve Presley, littéralement pris par son métier, a tout simplement oublié de réagir, et qui lui ont permis de filmer le spectacle de ces corps sans vie, répandant leur sang noir et poisseux sur une route battue par la pluie, ont violemment bouleversé l'Amérique ; pour notre plus grand plaisir. Mais le réel est complexe, et sur ces pratiques, il serait insuffisant de s'en tenir à ces accusations.

Il y a certaines fins, certains objectifs précis pour lesquels il peut s'avérer acceptable, voire même hautement recommandable, de forcer le *kairos*. On ne reprochera jamais à un auto-stoppeur d'accélérer le cours des choses s'il a la police au cul, ou si le compte à rebours d'un explosif artisanal l'invite à quitter au plus vite les quartiers d'affaires d'une capitale. À ce titre, disposer d'une arme à feu est souvent le meilleur moyen de convaincre un automobiliste de vous ouvrir ses portes, voire même de vous laisser le volant.

Il y a les moments de la journée, les moments de la semaine, les moments du mois, de l'année, il y a les saisons, les cycles de la lune, les révolutions des planètes, il y a les solstices et les équinoxes, les marées et les sursauts gamma qui transitent depuis les confins de l'univers jusqu'à notre petite planète pour venir influen-

cer nos humeurs et nos états d'âme. Il y a le temps et les unités qualitatives qui le composent. Nous pourrions vous proposer, après beaucoup d'autres, des méthodes de calcul qui ont fait leurs preuves <sup>48</sup>. Il est possible, en résolvant un certain nombre d'équations du premier et du second degré, dans lesquelles il s'agit de remplacer les inconnues par le coefficient de marée, la position des satellites, les variations de la bourse et les heures de lever et de coucher du soleil, de vous faire une petite idée de vos chances, du temps pendant lequel il vous faudra patienter ou du signe astrologique de l'automobiliste qui vous fera traverser le Plateau du Tademaït jusqu'à In Salah. Mais la science a ses limites. Et de vous à nous, nous n'aimons pas beaucoup la science. Il nous semble qu'elle nous éloigne trop des chemins de la promenade et de la poésie. Les scientifiques s'efforcent seulement de trouver des solutions à des problèmes. Mais on ne rencontre pas de problèmes quand on pratique l'auto-stop, on rencontre seulement des questions, aussi bien techniques que métaphysiques ; des questions dont les réponses sont à chercher parmi les circonvolutions que l'auto-stoppeur trace à même l'écorce terrestre, et qui coïncident avec sa quête de l'insaisissable sagesse universelle.

48. *Méthodes de calcul psychogéographique*, Stasis, 2004.

#### 4. En attendant l'orage

AU-DESSUS DE LA TÊTE DES AUTO-STOPPEURS, du moins aussi longtemps qu'ils ne sont pas tombés sur un automobiliste compatissant, il y a le ciel. Le ciel et ses imprévisibles sautes d'humeur. À vouloir voyager en stop, vous serez toujours amené, à un moment ou un autre, toujours plus tôt que vous l'envisagiez, à affronter les caprices de la météo. Et nous ne pensons pas seulement au crachin breton, qui s'infiltré à travers toutes les épaisseurs de vêtements qu'on lui oppose, aux lourdes giboulées de mars ou aux orages estivaux dont nous souffrons parfois dans nos contrées tempérées. Nous pensons aussi aux pluies diluviennes, aux vents supérieurs à



l'hyperthermie. Voilà le genre de propos que tient Aurelio Araquistain au début de *Nosotros los héroes*, où il fait le récit de sa longue escapade allomobile dans la sierra de Guadarrama, sur les traces de Georges Orwell et du *Partido Obrero de Unificación Marxista* de la guerre d'Espagne <sup>51</sup>. Nous pourrions vous parler des grandes avancées technologiques qui ont été réalisées ces dernières années dans le domaine des textiles. Hugues de Limantour y cède lui-même dans *Entre Port-Arthur et Lhassa* : « Le Gore-tex est un excellent matériau parce qu'il maintient mon corps au chaud et au sec tout en permettant de le ventiler. Mais il a ses limites. J'ai eu maintes fois l'occasion de vérifier que les matériaux dits "respirant" ne fonctionnent que s'ils sont propres. Une fois couverts de boue ou encrassés, ils perdent toutes leurs propriétés protectrices <sup>52</sup>. »

51. Madrid, 1996.

52. Grasset, 1997, p. 28. Faut-il préciser que Hugues de Limantour a été sponsorisé par la firme Gore-tex entre 1998 et mai 2006, moment où il décida de se retirer une fois pour toute de la vie nomadique ?

53. Voir par exemple la mésaventure de Philippe Coquemont, qui se fit déposer le lundi 27 novembre 1982 au beau milieu de la Forêt Noire, dont il ne parvint à s'extraire que le 11 janvier suivant ; ne devant son salut qu'à la trousse « au cas où » dont il ne se séparait jamais. Cité dans H. Mascarenhas, *Les Stars de l'auto-stop*, Fayard, 1988, p. 421-9.

Nous pourrions vous garantir, comme le font Wyndham Knoblaugh ou Karen Rassemusse, que les tissus synthétiques comme la fibre polaire sont nettement plus performants que les matériaux naturels comme le duvet ou le coton ; d'autant que leur fermeture à glissière les rend faciles à mettre et à enlever. Nous pourrions vous dire tout et n'importe quoi sur la question des vêtements, à laquelle vous n'avez jamais pipé mot. D'autant que ça ne s'arrêterait pas là. Car il nous faudrait encore vous aider à résoudre le problème du matériel. Et nous pourrions vous recommander maintenant de ne jamais prendre la route sans emporter avec vous quelques allumettes, une ou deux bougies, du fil et une aiguille, une boussole, une trousse médicale (contenant des analgésiques, des antidiarrhéiques, des antihistaminiques et des purificateurs d'eau), des fusées de détresse et un couteau de chasse. Certaines mésaventures extrêmes devraient même nous y obliger <sup>53</sup>.

Mais se poser la question de l'habillement, comme celle de l'équipement, est encore un moyen de reconduire indéfiniment le moment où l'on partira pour de bon. On ne commence pas un voyage en stop en allant se promener dans les rayons d'un magasin





54. P. Ruisseau, *Logiques de l'essence*, Les Éditions de l'autodafé, 1969, p. 352.

que sur la route, et encore dans la mesure où la route est devenue aérienne et solaire <sup>54</sup>. »

C'est que les caprices de la météo, loin de nuire à l'auto-stoppeur, justement le servent, puisqu'ils le poussent à se rendre dans les endroits les plus inattendus. Une averse nous oblige parfois à pousser les portes d'une gargote sans prétention, et cette gargote sera peut-être le bouge qui changera non seulement le cours de votre vie, mais aussi celui de l'histoire, à l'instar du bar *Chez Moineau*, où s'organisa l'abolition de l'idée bourgeoise du bonheur. Comme le notaient les situationnistes : « L'influence sur la dérive des variations du climat, quoique réelle, n'est déterminante que dans le cas de pluies prolongées qui l'interdisent presque absolument. Mais les orages ou les autres espèces de précipitations y sont plutôt propices <sup>55</sup>. » S'il avait plu à verse le mardi 6 mars 1956, Guy Debord et Gil J. Wolman, au lieu de se rencontrer à 10 heures dans la rue des Jardins-Paul et de partir en direction du nord de Paris, se seraient peut-être enfermés dans une chambre, allongés sur un grand lit et « engagés dans une série de passages étroits », identiquement.

55. « Théorie de la dérive », article cité.

56. *Collected poems: 1947-1980*, Harper & Row Publishers, 1985, p. 529.

Allen Ginsberg n'associe-t-il pas lui-même dans son poème *Rain-wet asphalt heat, garbage curbed cans overflowing* <sup>56</sup>, la tiédeur du macadam après une ondée et « *those mattresses soggy lying* » où s'allongèrent lascivement Gerard, Jimmy et « *Paul with the beautiful big cock, that teenage boy that lived in Pennsylvania* » ? Les hasards de la météo, dont vous prendrez soin parfois de regarder le bulletin prévisionnel, pour le seul plaisir de vous faire berner — c'est que la météorologie n'a jamais été que la science du temps *qu'il aurait dû faire* (Bouvard) —, seront finalement un allié de choix tout au long de votre croisière psychogéographique, qui n'attend pas autre chose que d'être *perturbée*. Qu'il bruine, qu'il grêle ou qu'il tonne, voilà autant d'occasions pour vous de communier avec les « éléments libres », et de faire l'épreuve de la vie, chassé aux quatre vents.

## 5. Les pendules à l'heure

IL EXISTE ENCORE UN TROISIÈME TEMPS, qui n'est plus ni celui du monde, ni celui de la conscience. Chaque individu porte avec lui une horloge, pleine de ressorts et de rouages, qu'il faut huiler à intervalles réguliers pour qu'elle continue de donner l'heure avec un semblant de précision. Le troisième temps auquel l'auto-stoppeur sera confronté est celui de son horloge biologique. C'est le temps du corps, de l'organisme ; temps qui possède ses propres rythmes, ses cycles à lui — et dont chacun connaît la mesure grâce à ce sixième sens qu'est la *caenesthésie* : cette sensation que nous avons de notre fonctionnement interne et qui est d'autant plus sourde que notre état de santé est bon.

Le corps a aussi ses jours de la semaine, ses saisons, ses variations climatiques. Le corps est une machine dont il faut alimenter régulièrement les moteurs, c'est-à-dire une machine qu'il ne faut pas oublier de ravitailler en carburant. Le corps est une usine, comme le rappelaient Deleuze et Guattari, une usine qui se branche sur l'usine du monde, qui se branche sur les routes, les voitures, les autres corps, sur tous les engins de métal et de chair. À chacun de glisser son corps comme une pièce dans les machines qui se présentent à lui. C'est que « l'essence humaine de la nature et l'essence naturelle de l'homme s'identifient dans la nature comme production ou industrie <sup>57</sup> ». Comment expliquer autrement cet étonnant rapport de *fusion* que l'automobiliste entretient avec sa voiture, qui en constitue comme l'*exosquelette* ?

57. Deleuze & Guattari, *L'Anti-Edipe*, op. cit., p. 10.

L'homme fait pièce avec la machine, et deux machines réunies, comme un homme et une voiture, en constituent assurément une troisième, dont les propriétés sont supérieures à la somme des propriétés de chacune d'entre elles. Et non seulement les voitures prolongent l'organisme, mais elles en sont des membres à part entière, des organes branchés sur le corps de la société, que les hommes s'approprient suivant leur puissance et leur richesse, et dont la

58. *Métaphysique de la mutilation*, Vrin, 1987.

pauvreté les prive comme s'ils étaient ce que Robert Karczewski appelle des « organismes mutilés »<sup>58</sup>.

« *I need the car I am* » : voilà les premiers mots de la chanson *Driven*, que le groupe américain Sonic Youth composa avec Glenn Branca et Rhy Chatham en 1982 et qui devait originellement apparaître sur l'album *Confusion is sex*, avant d'être refusée par David Geffen. On la retrouvera en 1997 sur l'album *Anagrama*, édité par *Sonic Youth Recordings* (SYR1), mais en qualité de morceau instrumental. « Je veux la voiture que je suis », voilà aussi le leitmotiv de l'essai de Karczewski, pour lequel le premier besoin du « corps sans organe » deleuzo-guattarien serait celui de l'« accroissement géométrique » ; besoin que seule la voiture parviendrait à satisfaire chez l'homme. Ce qui le conduit à formuler cette thèse inacceptable, raillée par Kim Gordon et Thurston Moore : le corps de l'auto-stoppeur serait tenaillé par un irrépressible « devenir-voiture », qui constituerait le motif inavoué de sa quête sans fin d'un « sosie locomoteur ». Mais cela nous paraît bien fallacieux. Il nous semble au contraire que l'auto-stoppeur est mû tout entier par son désir de *ne pas* être un automobiliste, jamais de la vie, plutôt crever comme un rat sur la bande d'arrêt d'urgence. L'auto-stoppeur n'a besoin ni des voitures, ni de la route, tout juste son corps lui fait-il sentir parfois le besoin de passer d'un endroit à un autre.

Nous avons des besoins. L'ensemble des dispositifs du monde moderne nous permet d'y répondre avant même que notre corps ait eu le temps de les exprimer. Pour suivre au mieux les rythmes de la métropole, qui sont les rythmes du travail salarié, nous mangeons à intervalles réguliers, avant même que nous ayons ressenti la faim, préventivement pour ainsi dire — comme nous buvons sans avoir soif ou nous couchons sans être fatigués. La journée est découpée en unités homogènes, qui sont comme la condition de toute performance économique possible. Mais les rythmes des corps sont tout autres. Et l'auto-stop sera l'occasion de renouer avec des sensations dont les congélateurs, l'eau courante, les

cabines de douche ou les oreillers nous avaient presque fait oublier l'existence.

La faim, la *vraie* faim, quand vous aurez un trou béant au milieu de l'estomac, une enclume dans l'abdomen qui disparaîtra longtemps après que vous vous soyez enfin rassasié ou qui finira par s'évanouir si vous prolongez le jeûne plusieurs jours ou plusieurs semaines. La soif, la *vraie* soif, qui vous dessèche la bouche, la gorge, l'œsophage, qui vous tord les boyaux dans l'autre sens, qui vous les ratatine lentement mais sûrement comme des fruits oubliés dans un compotier, qui fait danser devant vos yeux exsangues les chopes de bière que vous vous êtes enfilées la veille en compagnie d'Alfonso Parón, dans l'arrière-boutique du *Xipe Totec* de Carvoeiro ou la langue pendue devant les danseurs zoothiles de *La Viole qui pleure*, entre Villamblart et Vergt. La fatigue, le *vraie* fatigue. Vos yeux qui s'enfoncent dans leurs orbites, le monde qui vacille.

Connaissez-vous cette atroce sensation de fondre, de perdre toute vigueur pour s'écouler tel un ruisseau, de sentir son être s'annuler dans une étrange liquéfaction, et comme vidé de toute substance ? La fatigue sépare l'homme du monde et de toutes choses. Le sommeil fait oublier les drames de la vie, ses complications, ses obsessions ; chaque éveil est un recommencement et un nouvel espoir. Les insomnies engendrent, au contraire, le sentiment de l'agonie, une tristesse incurable, le désespoir. Le paradis et l'enfer ne présentent d'autre différence que celle-ci : on peut dormir, au paradis, tout son soul ; en enfer, on ne dort jamais <sup>59</sup>.

59. E. Gioran,  
*Sur les cimes du désespoir*, *Œuvres*, Gallimard, coll. « Quarto », 1995, p. 77.

C'est que les besoins l'emportent parfois sur les désirs. Et dès lors que vous tombez de fatigue, votre détermination à explorer systématiquement les positions du *Kama sutra* parviendra difficilement à tenir votre phallus au garde-à-vous, ou les portes de votre utérus grand ouvertes. « Toute une nuit à dormir, ce serait si bon ! L'idée de ce régal finit par l'emporter. Pour une fois elle pouvait se payer ça. "Je me coucherai en rentrant du théâtre, murmurerait-elle d'un air gourmand, et vous ne me réveillerez pas avant midi." <sup>60</sup> » Et ce n'est pas tout. Des besoins il y en a bien d'autres.

60. E. Zola,  
*Nana*.

Et si vous n'aviez pas conscience d'eux comme *besoins*, l'auto-stop se chargera de remettre les pendules à l'heure. Si le corps a besoin d'être rempli, il a aussi besoin d'être vidé. Il y a la faim et la soif. Mais il y a aussi la vessie qui menace d'exploser, et s'il est toujours possible de faire entendre raison à un estomac, comment contraindre un flot d'urine à rester en place s'il lui prend de vouloir se faufiler jusqu'à l'orifice de votre sexe en panique ? Et nous ne parlons même pas de vos intestins.

Pensez-y, il y a des itinéraires vertigineux au cours desquels il est impossible de s'arrêter. Songez à la route 479 qui s'entortille sur les flancs de la Cordillera Domyko, entre Dominador (1 723 m) et Alto del Inca (3 858 m), ou à celle qui serpente sans fin entre Damâvand (2 947 m) et Bâlâdeh (5 408 m), au nord-est de Téhéran, dans le massif de Reshteh-ye. Et c'est un autre principe de l'auto-stop : prenez vos précautions, pensez à vous vider avant de partir. Il sera toujours possible, en cas d'urgence, de trouver une bouteille vide ou un sac en plastique pour accueillir les fruits de votre purge, après que vous vous serez contorsionné pour leur libérer la voie ; mais soyons honnêtes, cela anéantira toutes vos chances de fraterniser avec le conducteur, et de lui passer un jour la bague au doigt.

Si l'on associe couramment la jouissance sexuelle au désir, elle constitue également un besoin à part entière, au même titre que les autres. Il serait regrettable que vous n'ayez pas trouvé l'occasion d'éjaculer pendant vos deux dernières semaines de dérive nomadique ; mais si c'est le cas, il faudra bien que votre corps se décharge de toute cette frustration qui alourdit le fond de vos testicules. Et si les rêves ont pour fonction de satisfaire les désirs inassouvis, ils satisfont les *besoins* inassouvis tout de même ; votre mère le sait mieux que vous peut-être, qui changeait discrètement vos draps souillés par les pollutions nocturnes. Plutôt que d'en arriver là, ce qui ne fait jamais bonne figure si vous vous êtes endormi dans une voiture, nous vous invitons à trouver des moments pour pallier d'une main vos « partenaires absents » (Sade). Et ce qui

vaut pour les hommes, vaut identiquement pour les femmes. Verge ou vagin, les *besoins* sexuels sont parmi les plus faciles à satisfaire. Un jour qu'il se masturbait sur la place publique, Diogène songeait : « Si seulement en se frottant ainsi le ventre, il était possible de calmer sa faim <sup>61</sup>. » Tout cela peut sembler bien trivial, mais ces trivialités prennent un sens inédit pendant un voyage en auto-stop. Car ce qui caractérise l'auto-stop, c'est précisément la rencontre d'un corps, et de ses rythmes propres, avec un autre corps, celui de l'automobiliste, qui possède les siens, qui possède son tempo à lui, et rien ne peut laisser croire que votre mesure s'accordera à la sienne, rien ne peut laisser croire que l'envie de chier vous prendra simultanément au kilomètre 227 de l'A20, en direction de Limoges.

Et c'est là un autre paradoxe de l'auto-stop, et non des moindres. Comment peut-on à la fois prôner l'idéal d'un voyage libre et sans entraves, et se retrouver à ce point à la merci d'autrui, sous son autorité, sa juridiction absolue ; comment peut-on accepter de contraindre le rythme de son corps afin qu'il se plie à celui qu'un autre lui impose ? N'est-ce pas la dialectique kantienne de l'autonomie et de l'hétéronomie qui se rejoue ici, lorsque le « "Je" transcendantal » se laisse lentement réifier par des forces qui lui sont extérieures ?

D'autant que d'un pays à l'autre, les moyennes varient, les coutumes changent. Les Indonésiens passent à la selle une fois par jour, et seulement au coucher du soleil, c'est-à-dire aux alentours de 16h 40 GMT. Les Américains grignotent des chips tout au long de la journée quand les Bangladeshi se contentent d'un unique et solide repas à base de riz, avalé tôt le matin. Les Arméniens font l'amour deux fois par jour, avant le déjeuner et après le thé du soir ; mais les Norvégiens, qui goûtent le doux parfum des menstrues, se réservent tout au long du cycle lunaire pour s'embrocher à tout va comme des bonobos pendant les précieux jours où tombent les règles.

61. DL : VI, 46.  
Merci à B. Choudy pour nous avoir fait saisir toute la portée de cette anecdote.

Et ça varie encore avec les individus, avec les moments de la semaine et de l'année. Ce qui se joue dans le temps à Horconcos, se rejoue dans l'espace à l'échelle de la planète. Certains se remplissent la panse un jour sur deux, quand d'autres boulotent 24 heures sur 24, à s'en relever la nuit. Toutes les vessies n'ont pas la même contenance, de même que les colons sont plus ou moins longs, les sphincters plus ou moins lâches. Votre chauffeur s'arrêtera peut-être pour uriner toutes les cinq minutes, ou il rechignera à faire un break après huit heures de trajet pour que vous relâchiez votre urètre, sans qu'il manifeste le moindre besoin d'aller pisser.

Bien sûr les hommes sont généreux, et à votre simple demande, ils s'arrêteront sur une aire de repos ou à la prochaine station-service pour vous laisser le temps de passer aux chiottes ou de chaperder une barre chocolatée, une bouteille d'eau gazeuse, un magazine porno. Les êtres humains sont compréhensifs et peu d'entre eux refuseront de vous offrir leur petite chatte ou un coin de trou du cul si vous leur avouez que vous êtes en manque, que vous n'avez pas baisé depuis des semaines, que vous avez le foutre au ras du prépuce et que vous risquez à tout moment de tacher votre pantalon et même les housses du siège auto. Vos semblables vous aiment, et ils feront toujours de leur mieux pour vous simplifier la vie. Vous n'avez pas de préservatif sur vous ? Quelle importance, dès lors que votre chauffeur, qui n'a rien grillé depuis des plombes, vous offre le fond de sa bouche goulue, histoire de tromper la faim d'ici le prochain restoroute ! D'autant que les propriétés nutritionnelles de la semence (vitamine C et B12, calcium, magnésium, phosphore, potassium et zinc) ont été jugées excellentes par les diététiciens du *World Food Fund*, qui recommandent aux chauds lapins des pays pauvres de se satisfaire des plaisirs de la fellation, ce qui permettrait à moyen terme de résoudre à la fois le problème de la faim et celui de la surpopulation ; voire même celui de Sida s'il s'avérait que les muqueuses buccales sont moins perméables au virus VIH que celles du rectum et du vagin. Mais le monde est plein de surprises, des bonnes et des mauvaises. Et il ne sera vous jamais inutile d'avoir appris à patienter un peu.



L'auto-stop est un travail d'ascèse, presque une pénitence. Car il vous faudra apprendre à contraindre votre corps, à contraindre le flot de vie qui bouillonne en vous. Vous connaîtrez la famine, l'insomnie, l'abstinence. Il faudra que quelques miettes de pain et un fond de canette vous permettent de survivre jusqu'au prochain arrêt, qui aura lieu dans dix minutes ou dans sept heures, dans quatre jours peut-être. L'auto-stop est l'école de l'austérité et de l'autodiscipline, nous le disons maintenant, il faut bien commencer par dire quelque chose, les enfants peut-être nous regardent ; mais nous dirons plus loin le contraire, quand les enfants seront couchés.

Certes il faut apprendre à se passer de toute chose, juste au cas où, sait-on jamais ; on n'est jamais suffisamment préparé à endurer la privation de tous ces biens auxquels chacun estime avoir droit dans nos sociétés d'abondance. Mais l'on ne manque jamais de rien sur la route, nous pouvons vous l'assurer ; et si certains frousards se passent parfois de manger ou de boire, c'est seulement parce que la morale ou les règles élémentaires de la politesse, voire la peur de la police, les enjoignent de persister dans le manque plutôt que de s'offrir un festin qui ne leur coûtera pas le moindre centime, nous y reviendrons, ne soyez pas si pressé. Car le vrai sage n'est pas celui qui meurt de faim dans une grotte. Celui-là est seulement un théoricien de la décroissance, ou un masochiste. Le vrai sage est celui qui mange toutes les friandises qu'il veut, même s'il sait aussi s'en passer.

Mais revenons au temps. C'est l'un des grands acquis de Bergson : le temps réel est créateur, il produit de la nouveauté. Les physiciens semblent penser le contraire, qui s'échinent à prévoir le futur, de la même façon qu'ils s'efforcent de réinvoquer le passé, pour percer les mystères de la Création. Certains astronomes, dès l'Antiquité, sont parvenus à prédire le passage des comètes ou les éclipses lunaires à venir. Au XXI<sup>e</sup> siècle, les savants disposent de moyens de calcul sans équivalent pour observer les étoiles et il leur est possible de déterminer l'état de l'univers à un moment précis

de son histoire, dans un sens ou dans l'autre, sans jamais se soucier des effets du *passage* du temps. Mais les savants, comme le commun des mortels, oublient que l'histoire de l'univers, et donc l'histoire des hommes, qui en sont les hôtes, arrive toujours *pour la première fois*. Les savants oublient Bergson.

« L'univers dure. Plus nous approfondirons la nature du temps, plus nous comprendrons que durée signifie invention, création de formes, élaboration continue de l'absolument nouveau <sup>62</sup>. » Ce qui est une façon de dire qu'en vérité, on ne sait jamais ce qui va se produire, on ne sait jamais ce qui va nous tomber dessus. « Car prévoir consiste à projeter dans l'avenir ce qu'on a perçu dans le passé, ou à se représenter pour plus tard un nouvel assemblage, dans un autre ordre, des éléments déjà perçus. Mais ce qui n'a jamais été perçu, et ce qui est en même temps simple, est nécessairement imprévisible. » Nous préférons néanmoins nous réfugier dans le *temps imaginaire*, qui est le temps du *futur antérieur* : un temps où l'on se projette dans l'avenir en biffant le temps intermédiaire — pourtant lui-même à *venir* — qui nous en sépare. Dès 15 heures, les salariés de l'usine GlaxoSmithKline de Zürich pensent au repas qu'ils vont se mitonner le soir à la maison, après que bobonne et Kiki leur auront fait la fête ; feignant d'oublier qu'ils devront d'abord, avant de pouvoir enfiler leurs chaussons de lisière, monter dans leur voiture et parcourir une vingtaine de kilomètres pendant lesquels *tout peut arriver*.

Le temps ne nous apporte que des surprises, et rarement les meilleures. Et c'est là peut-être la supériorité de l'auto-stoppeur sur l'automobiliste, qui croit pour sa part aux vérités de la science. L'automobiliste connaît son itinéraire, les directions à suivre, la température intérieure, indiquée par des cristaux liquides sur son cadran de bord ; son GPS lui donne une appréciation de la distance qui le sépare de la prochaine pompe à essence ou du nombre d'agglomérations qu'il lui reste à traverser avant d'atteindre le village de Giou-de-Mamou, perché sur les hauteurs des monts du Cantal. Mais le temps est créateur, il s'amuse à faire vaciller les

62. *L'Évolution créatrice*, PUF, 1941.

convictions des automobilistes ou à les retourner tête-bêche comme un supplicié qu'on pend par les mollets. Car rien ne se passe jamais comme on l'avait prévu. Il y a toujours du nouveau. Et le nouveau, ce peut être précisément la présence d'un auto-stoppeur, ici ou là, au prochain embranchement pour Saumur ou devant le péage d'Ambérieu-en-Bugey ; présence que le même GPS aurait eu bien du mal à prévoir.

L'auto-stoppeur est celui qui, du point de vue de la science, *n'a rien à faire là*. Il n'apparaît sur aucune carte, aucun plan, aucun relevé satellite. Il n'est pas là, et pourtant il est là. Et il pose, par sa présence même, une question à l'automobiliste, qui est la question du temps dans lequel il évolue. *Quel est votre temps ?* Le temps *imaginaire*, où les auto-stoppeurs n'ont rien à faire au bord des voies de circulation, puisqu'ils contredisent toutes les prévisions des dispositifs de géolocalisation ? Ou le temps *réel*, le temps où rien n'est écrit à l'avance, le temps où les bas-côtés sont le plus souvent déserts, mais où la forme d'un auto-stoppeur se dessine parfois ; et ça peut être un auto-stoppeur, mais aussi un radar automatique, une garnison de gendarmes, un sanglier ou même une pièce de la station spatiale internationale qui s'est retrouvée là on ne sait pas trop comment.

Devant cet élément intempestif, qui ne parvient pas à s'intégrer dans le cadre étroit qu'il s'était fixé, l'automobiliste doit faire un choix. Passer son chemin ou freiner en se déportant sur sa droite. À chacun de voir. Le 17 janvier 1987, Max Honorat, 41 ans, salarié dans une petite entreprise de transports auvergnate, ne s'est pas arrêté sur la bande d'arrêt d'urgence de l'A68, au kilomètre 25 en direction d'Albi, pour offrir son siège passager à Vincent J\*\*\*, qui tenait dans la main un panneau de carton indiquant la direction de Rodez. Douze kilomètres plus loin, Max Honorat perdait le contrôle de son véhicule, s'encastrait dans un lampadaire et succombait à ses blessures. Le 29 septembre 2002, sur une route secondaire de la région de Leopoldsburg, Arnold Lindon a préféré accélérer plutôt que de répondre aux gestes amicaux de Brandon

S\*\*\*, désireux que cette vieille Mercedes le conduise jusque devant les remparts de Zwolle, où il avait rendez-vous avec le destin. Le lendemain, contrôlé positif à un test d'alcoolémie, Arnold Lindon prenait la fuite et percutait un véhicule de police, qui arrivait en sens inverse ; ce qui lui valut de finir sa vie en cabane, égorgé comme un goret par un compagnon de cellule anthropophage, quelques mois seulement après les faits <sup>63</sup>.

63. Voir P. Bellemare, *Les Maudits de la route. Accidents inexplicables en auto-stop*, Albin Michel, 2001.

L'auto-stoppeur ne connaît que des carrefours, des intersections, des bifurcations, et pas seulement dans l'espace. Le temps a aussi ses croisements, ses embranchements, ses ronds-points de l'Étoile ; le temps est le lieu des possibles. Et c'est parmi ces possibles que l'auto-stoppeur doit prendre les décisions qui donneront à son escapade une tournure singulière et irréversible. Car il est impossible de revenir en arrière. « L'aller et retour dans l'espace est un aller simple dans le temps <sup>64</sup>. » Mais rien n'interdit ensuite à l'auto-stoppeur de s'amuser à réécrire l'histoire, à imaginer le cours qu'aurait pris sa longue flânerie si, devant un choix à faire, il en avait décidé autrement ; si, de retour sur la route 1 en direction de Egilsstaðir, après une halte réparatrice dans le petit port de Höfn, il avait persisté à attendre un véhicule au lieu de perdre patience et d'aller vagabonder sur les collines de Laxárdalur.

64. V. Jankélévitch, *La Mort*, Flammarion, coll. « Champs », 1977.

On ne fait pas de l'auto-stop sans éprouver le goût des regrets. « Si seulement », voilà l'expression qui revient à tout moment dans la tête du routard, et qui l'empêche de profiter de ses choix, et des conséquences de ses choix. 1) Si seulement j'avais accepté l'invitation de Mohammad et refusé celle de Pedro. 2) Si seulement je m'étais arrêté à Saskatoon, au lieu de continuer bêtement à rouler jusqu'à North Battleford et Meadow Lake, dans la région de l'Alberta Saskatchewan. 3) Si seulement j'étais resté en vie, je ne serais pas mort. Car avec des si, on enverrait tous les routards sur l'île de Nengonengo, qui est peut-être le dernier paradis sur terre.

65. Pour une approche métalinguistique du « si seulement » et des conditionnels contrefactuels, on se reportera au volume de Marguerite Brouillard (dir.), *Avec des si*, PUF, 2004.

« Si seulement », voilà l'expression que l'allomobiliste doit à tout prix chasser de sa tête <sup>65</sup>. C'est un point sur lequel nul n'a jamais sérieusement insisté et qui pourtant a son importance : il

devrait y avoir des textes à ce sujet, des textes sûrs, qui permettraient aux auto-stoppeurs de faire face à cette situation, beaucoup plus fréquente qu'on veut bien l'admettre. À la fois tout est ouvert, tout est possible, et l'auto-stoppeur doit choisir son chemin *en toute liberté* ; et à la fois il est envahi par l'étrange impression que les événements s'enchaînent avec une impitoyable nécessité, que *tout était écrit*.

Arturo Fasce a beaucoup joué avec le conditionnel dans son roman érotique *La Città delle fine* :

Si j'avais accepté de monter dans la vieille Ford branlante de Euan Uglow, je ne me serais pas retrouvé dans la Jeep de Derrick Greaves, je ne me serais pas retrouvé à Lostwithiel, en train de me faire enculer sur un coin de table de cuisine, au numéro 7 de la Fowey Street. Mais je ne me serais pas retrouvé, le lendemain, en début d'après-midi, dans les bras de cette petite salope de Constance Middleditch, qui m'a conduit jusqu'à Penzance et invité dans sa luxueuse villa, pour prendre le thé ; je ne me serais pas frotté contre sa toison soyeuse et délicieusement moite, je n'aurais pas marché jusqu'à Newlyn et admiré les hautes falaises de Land's End, et l'océan tourmenté en contrebas, où il m'apparut que je pourrais facilement me débarrasser de son cadavre<sup>66</sup>.

66. Arturo Fasce, *La Città della fine*, trad. Q. Massacrier, *La Cité de la fin*, Le Seuil, 2004.

Et c'est là que la pratique de l'auto-stop ressortit à la métaphysique. Est-ce que je dois dire oui ou non ? Est-ce que je dois m'arrêter ici ou là, ou plus loin ? Est-ce que je l'embrasse tout de suite ou est-ce que j'attends qu'elle m'ait souri ? À chaque instant une décision à prendre, et une infinité de possibles qui s'évanouissent dans le néant. Et voilà comment l'auto-stoppeur, le plus mobile des métaphysiciens, trace sa ligne de fuite dans le temps, en même temps qu'il la dessine dans l'espace.

En quelque sorte, accepter la proposition d'un automobiliste revient toujours à faire un pari. Car c'est aussi prendre un risque, le risque de se dire ensuite « si seulement » : si seulement j'avais dit « non », si seulement j'avais attendu le prochain véhicule. Mais il s'agit encore de l'illusion rétrospective que dénonçait Bergson. Car au moment où elle s'arrête, on ne sait rien de ce qu'une voi-

ture nous promet. Et si l'on dit « non » et qu'on attend la suivante, on pourra tout aussi bien regretter de ne pas être monté dans la première. Les petits-bourgeois du *Guide du Routard*, dont nous étions presque parvenus à oublier l'existence, préconisent de ne jamais refuser une proposition. Mais l'argument qu'ils avancent, argument bassement économiste, est tout à fait contestable<sup>67</sup>. À les écouter, un automobiliste serait d'autant moins disposé à offrir une course, qu'on aurait décliné ses précédentes offres. En d'autres mots, dire oui en toute occasion reviendrait à « préserver le stock mondial d'automobilistes bienveillants à l'égard des auto-stoppeurs ».

67. Voir l'insupportable *Guide de l'auto-stop*, Le Routard, 5<sup>ème</sup> édition, 2002.

Prenons un exemple. Si, vous rendant à Kargowa par la route numéro 32, vous refusez l'offre du brave Jan Powidzkie de vous déposer à Wolsztyn, il se sentira dorénavant inutile et ne prendra plus la peine de s'arrêter sur ce tronçon, s'imaginant que tous les auto-stoppeurs se rendent comme vous à Kargowa, alors que certains auraient souhaité peut-être se faire déposer à Rakoniewice, douze kilomètres avant Wolsztyn. Mais il s'agit selon nous d'un argument de pendards. Car ce n'est pas de cela dont il est question. Il n'y a pas de « stock » d'automobilistes disponibles qu'il reviendrait à la « communauté des auto-stoppeurs » de « gérer ». L'auto-stop est un *voyage*, pas un calcul. Et nous pensons certes qu'il faut dire « oui » en toute occasion, mais pour d'autres raisons, des raisons philosophiques.

Dire « oui » en toute occasion, c'est d'abord diminuer l'expérience de l'attente qui, si elle est instructive, nous l'avons vu et nous allons le voir encore, est souvent vécue par les auto-stoppeurs comme un douloureux moment de doute et de remise en question. Mais dire « oui » en toute occasion, c'est surtout échapper aux états d'âme du « si seulement » ; c'est arrêter de reconduire toujours le moment où l'on sautera à pieds joints dans l'inconnu. À quoi bon attendre, puisque de toute façon *on ne sait pas ce qui va arriver* ; qu'il s'agisse de la première voiture, comme de la der-

nière. Comme le disait encore Bernard Marchaland, qui nous manque autant qu'il nous inspire : « Qu'on en finisse <sup>68</sup> ! »

68. *Cette sorte de pas en arrière*, Flammarion, 1979.

## 6. De la souille à l'éther

COMME LA CONNAISSANCE, l'odyssée allomobile souffre le paradoxe du commencement. Dès lors que vous partez *avec quelqu'un*, votre voyage n'a rien à voir avec une virée en auto-stop ; et si vous ne partez pas *avec quelqu'un*, alors vous ne partez pas, et comment oseriez-vous parler de voyage, dans ces conditions ? Mais cette aporie peut facilement être résolue. En effet, l'auto-stop est ce genre de voyage où le départ possède *une certaine épaisseur*, celle du temps qui sépare le moment où l'auto-stoppeur tend son panneau et celui où une voiture lui ouvre sa portière. Entre le moment où l'auto-stoppeur est prêt à partir et celui où il part effectivement, il y a toute l'épaisseur de l'*attente*. « Mais qu'est-ce que peuvent bien attendre les auto-stoppeurs ? », avait demandé un jour Patrice Cumunel à Nicolas Vannier, qui n'en savait strictement rien.

À l'évidence, les auto-stoppeurs attendent une voiture, ou du moins l'automobiliste qui la pilote ; ils attendent *quelqu'un*. Mais ce quelqu'un est toujours un étranger, un parfait inconnu. Ce quelqu'un est tout le monde et n'importe qui, le premier clampin qui passe ou le dernier retardataire, comment voulez-vous savoir ? Mais si vous attendez vraiment quelqu'un, si vous avez *rendez-vous*, alors vous n'êtes plus un auto-stoppeur, vous êtes seulement une personne organisée, ou un imposteur. Et si vous n'attendez personne, alors à quoi bon passer votre journée dans les gaz d'échappement et la cohue des départs en week-end ? L'auto-stoppeur est celui qui a toujours perdu d'avance. À moins peut-être que l'auto-stoppeur n'attende pas. À moins que ce soit tout autre chose. L'auto-stoppeur se tient là, entre quatre chemins, le pouce pointé dans une direction ou une autre, bercé par le bruit des carlingues qui pétaradent alentour. L'auto-stoppeur n'attend pas

parce qu'il n'y a rien à attendre. Rappelez-vous, nous vous l'avons déjà dit : *personne ne s'arrêtera*. Les routes pourront bien être noires de monde, vous aurez constamment l'impression qu'elles sont désertes, que vous êtes posté devant la chaîne froide et anonyme d'une usine ; chaîne qui fonctionnerait automatiquement, et dont vous seriez seulement chargé d'observer le lent et ennuyeux déroulement.

Dans *L'Établi*, la description que donne Robert Linhardt de la chaîne de l'usine Citroën de la porte de Choisy pourrait tout aussi bien s'appliquer à la circulation automobile, qui n'en finit plus de touiller autour de vous.

C'est comme un long glissement glauque, et il s'en dégage, au bout d'un certain temps, une sorte de somnolence, scandée de sons, de chocs, d'éclairs, cycliquement répétés mais réguliers. L'informe musique de la chaîne, le glissement des carcasses grises de tôle crue, la routine des gestes : je me sens progressivement enveloppé, anesthésié. Le temps s'arrête <sup>69</sup>.

69. Les Éditions de minuit, 1978-81, p. 10.

Les circuits de valorisation du capital sont les lieux de l'absence. Et l'auto-stoppeur, depuis son poste avancé, rejoue immobile les allées et venues de Diogène, qui avait allumé une lanterne en plein jour et qui disait : « Je cherche un homme. » Les individus que vous voyez agrippés à leur volant ne sont pas là. Ils sont ailleurs, loin d'ici, dans d'autres temps, qui ne sont ni les leurs, ni les vôtres. Dans leurs petits temps imaginaires à eux. Ils se figurent être arrivés déjà à destination ou font comme s'ils n'étaient jamais vraiment partis. Leur esprit reste collé à cette réunion qui vient de s'achever dans la débâcle ou se projette déjà dans ce baiser qu'ils offriront fiévreusement à un amant qu'ils n'ont pas vu depuis plusieurs semaines. Mais ils sont là pourtant. Ils sont toute une foule. « Alors qu'il sortait du bain, quelqu'un lui demanda s'il y avait beaucoup d'hommes qui se baignaient ; il répondit que non. Mais quand on lui demanda s'il y avait foule, il répondit que oui <sup>70</sup>. »

70. DL : VI, 40

Nous disposons aujourd'hui d'une théorie lumineuse pour expliquer ce phénomène. Selon une étude menée par des cher-



cheurs israéliens, il apparaît que, aussi longtemps qu'un automobiliste est derrière son volant, son cerveau produit une substance particulière, la *flavoximine*, qui a pour fonction d'inhiber la conscience, au profit des mécanismes réflexes du néocortex<sup>71</sup>. En effet, il semblerait que la conscience vienne constamment interférer avec les réflexes nerveux sollicités par les stimuli du monde extérieur, et que dans le cas de la conduite en voiture, où l'attention doit être la plus grande, l'organisme secrète lui-même la substance lui permettant de rester à son niveau d'alerte maximal. Pour ainsi dire, « toute forme de pilotage est un pilotage automatique<sup>72</sup> ».

Vous cherchez un homme avec votre pouce dirigé en l'air comme une lanterne dans le noir de la nuit ? Mais il n'y a pas plus d'hommes sur les 8 voies de l'A10 quand elle traverse Palaiseau, juste avant de retrouver l'A6, que dans les rues bondées d'Athènes. Seulement des chiffres qui s'agitent en tout sens et qui ont la mission d'avoir doublé, triplé, d'être multipliés par dix, cent, un million entre le moment de leur départ et celui de leur arrivée. Il n'y a que des petites sommes qui fructifient, des savants calculs pour faire baisser les chiffres du chômage ou grimper les cotations boursières ; et c'est là, devant vous, sur la route, sur le goudron que se jouent toutes les carrières, toutes les ascensions sur le podium convoité des médaillés de la guerre économique. Il n'y a personne et vous attendez pourtant. Vous attendez comme on attendrait la mort, comme on attendrait Godot ; comme d'autres attendent le Grand Soir ou la venue de l'antéchrist<sup>73</sup>. L'auto-stop est aussi l'expérience de l'absurde. Vous n'attendez personne ; jusqu'à ce que « personne » s'incarne dans un individu en chair et en os, un nouvel Ulysse pour vous arracher de cet îlot insalubre, où le monde qui va vous regarde d'un œil.

Surtout, les neuropsychologues sont formels : *plus on a déjà attendu, plus on se sent tenu d'attendre encore*<sup>74</sup>. Cercle vicieux de l'espoir : plus on espère et plus on espère. On se donne encore une demi-heure, une heure ou deux, une après-midi, trois jours,

71. E. Blumenberg, K. Flasch & P. Troeltsch, « The Paracortical-Blocking Systems in Synapse-free Subjects Driving », *Nature*, n° 547, 2007.

72. Hugues de Limantour, entretien avec Jacques Rancière, *L'Événement du jeudi*, 17.11.1991.

73. Le temps de l'auto-stop se rapproche pour certains du temps messianique de l'eschatologie juive, tel qu'il est évoqué dans le 30<sup>ème</sup> chapitre du *Deutéronome* et le *Livre des nombres* (24 : 14-15). Voir G. Bensussan, *Le Temps messianique. Temps historique et temps vécu*, Vrin, 1998.

74. Pamela Jewell, « Waiting », *The Oxford Review of Cognitive Sciences*, Oxford University Press, 2004, p. 654-87.

plusieurs mois, quelqu'un finira bien par passer ; ce serait quand même trop bête d'avoir attendu tout ce temps-là pour rien. D'autant que chaque minute qui passe fait augmenter la probabilité qu'une voiture un peu moins mijaurée que la moyenne vous ouvre les bras en grand. Sauf qu'il n'y a rien à attendre au bord d'une route, sinon le choc d'un pare-buffle de 4 × 4 avec votre petite gueule de hippie au bout du rouleau ou celui d'une canette de Pepsi qu'un chiard aura jetée par sa fenêtre et qui rebondira sur votre front comme le poing d'un génie qui aurait enfin trouvé la solution d'un problème réputé insoluble. Mais les auto-stoppeurs ne sont pas des mathématiciens. Et les problèmes des autres leur apparaissent seulement comme des questions, des questions lancinantes. Et toujours d'abord celle-ci : Qu'est-ce que je fous là ? Qu'est-ce qui m'a pris ? Pourquoi ne suis-je pas resté tranquillement à la maison à regarder un bon film en mangeant des biscuits d'apéro ?

Pour la Fédération Française de l'Auto-Stop (FFAS), qui publiait en 1999 un *Guide pratique de la route*, largement inspiré du *Guide de l'auto-stop* de Philippe Gloaguen, le pire serait encore de croire aux miracles.

Il n'y a pas de miracles en auto-stop, seulement un taux de réussite qui oscille entre 0 et 100 %. Il n'y a pas de prodiges, pas de phénomènes paranormaux, les voitures s'arrêtent parce que vous avez été bon ; parce que leurs conducteurs ont cru en vous. Il n'y a pas de bonnes et de mauvaises surprises, il n'y a que de bons ou de mauvais résultats. Une voiture qui s'arrête, c'est seulement une récompense pour votre labeur, une petite médaille qui vous est due.

Et Stéphanie Copfermann d'invoquer la sagesse populaire :

75. S. Copfermann et Q. Heccamps, *Guide pratique de la route*, Payot, 1999.

Au risque de heurter certaines sensibilités, nous affirmons haut et fort que dans l'auto-stop comme ailleurs, il n'y a de salaire que s'il y a d'abord eu du travail. Sur la route, vous n'aurez jamais que ce que vous avez *mérité*<sup>75</sup>.

Et nous disons tout le contraire. Il n'y a selon nous *que* des miracles. Car à s'en tenir à des considérations économistes ou uti-

litaristes, le stop est à proprement parler impossible. On peut faire et refaire tous les calculs qu'on veut, en changeant mille fois les variables, les paramètres, les inconnues, le résultat sera toujours parfaitement identique : *ça ne marchera pas*. Et pourtant les voitures s'arrêtent. Pourtant Emmanuelle Felizardo s'est arrêtée pour vous conduire de la sortie de La Motte-Chalançon jusqu'au centre-ville de Montélimar. Pourtant Étienne Balsalobre vous a cueilli entre Étaples et Berck pour vous pousser jusqu'à la banlieue nord d'Abbeville. Souvenez-vous. Il ne vous a pas fallu moins de neuf véhicules pour vous rendre de Kaolack à Youkounkoun, au sud du parc national de Kiokolo Koba, qui chevauche le Sénégal et la Guinée ; et à écouter Stéphanie Copfermann, aucune d'entre elles n'aurait jamais dû s'arrêter, car *vous n'avez rien fait* ; vous n'avez rien fait *du tout*. Vous étiez seulement *là* ; comme vous êtes là maintenant, perdu dans le fin fond de l'Utah, entre Tooele et Salt Lake City, à écouter les grondements de l'orage qui s'avance.

Les voitures s'arrêtent. Tôt ou tard. *Inévitablement*<sup>76</sup>. Vous vous êtes cru abandonné au milieu du tumulte métropolitain ou dans un finistère en bout de continent, ignoré de vos semblables, oublié des dieux. Et voilà maintenant quelqu'un qui vous fait signe, après ces longues heures, ces longues journées d'attente, voilà quelqu'un qui vous a vu : vous existez, vous êtes au monde. Et l'auto-stop n'est jamais qu'une longue courbe sinusoïdale qui mène alternativement du plus bas au plus haut, du plus haut au plus bas : du désespoir le plus profond à la joie la plus aiguë, et vice-versa car tout est toujours à recommencer, tout est toujours à refaire. On s'élève péniblement de la fange jusqu'aux limbes, au-dessus des nues, on se hausse de la souille à l'éther, pour quitter aussitôt les sphères cosmiques et être ravalé aux antipodes. Et c'est ce qui s'appelle vivre. L'auto-stoppeur, comme le corps sans organes de Deleuze et Guattari, ne connaît que des intensités, toujours positives<sup>77</sup>.

Et cela assurément n'a rien à voir avec ces vies mornes, plates, uniformes, aseptisées ; ces vies moyennes, ces vies médiocres qui

76. Du titre du récit de voyage de Francis Garcemont et Julie Roux chez Actes Sud, 1986.

77. Voilà pourquoi Cioran a raison de parler, dans le livre homonyme, des « cimes » du désespoir.

se prémunissent de la chute en s'interdisant du même coup de connaître la grâce ; ces vies insipides gavées de citoyenneté, de « pour votre sécurité » et de principe de précaution ; ces vies éteintes, qui valent à peine le coup d'être vécues. Car il faut avoir plongé une fois dans les affres de l'affliction pour pouvoir accéder ensuite aux cimes de la béatitude ; et réciproquement. On ne peut avoir l'un que si l'on accepte aussi d'avoir l'autre ; quand nos contemporains choisissent de renoncer une fois pour toutes à la joie pure afin d'échapper peut-être — et seulement peut-être, car le monde est tragique — aux noirs tourments de la désespérance.

III.

LE PLUS ACCOMPLI DES JEUX



## 1. Vos guenilles de toujours

**V**OUS ÊTES PRESSÉ D'EN FINIR. Peut-être que vous trouvez le temps long, à lire ces interminables prolégomènes à toutes vos dérives à venir. Aussi bien, partez si vous en avez le cœur ; il ne nous viendrait pas à l'idée de vous retenir. Il convient toutefois de savoir comment rendre votre succès plus probable. Et tout n'a pas encore été dit à ce sujet. Notre étude serait incomplète si nous n'abordions pas, à un moment ou un autre, et pourquoi pas maintenant, la question de l'image ; de l'image que vous donnez de vous. Mais rappelons pour commencer quelques vérités premières de la philosophie occidentale.

Avant d'être considéré comme un *sujet*, comme une *personne* à part entière, je suis d'abord pour l'autre un *objet* : je m'offre à son regard comme un banal conglomérat de propriétés sensibles. L'auto-stoppeur, tel qu'il apparaît à l'automobiliste, est un simple faisceau (*bundle*) de qualités secondes, un composé de couleurs et de courbes qui se détache avec plus ou moins de netteté de son environnement. L'*ipséité* d'un individu, son essence personnelle, ne se donne pas comme ça à un observateur quelconque, surtout si ce dernier se déplace à plus de 90 km/h sur la D729.

Pour Alexey Anofriev, qui sait de quoi il parle, l'auto-stoppeur est un être nébuleux, qu'on perçoit toujours d'abord comme un « flash », comme une « apparition », en tant que ce dernier terme a pu désigner aussi ces êtres surnaturels que les médiums croient entrevoir parfois pendant les séances de spiritisme <sup>1</sup>. De quoi se demander si toutes ces dames blanches, qui ont traumatisé des générations d'automobilistes superstitieux, n'étaient pas en vérité autant d'auto-stoppeurs en perdition dont la silhouette, balayée par les phares des véhicules pendant de trop brèves secondes, s'est évaporée dans la nuit noire tout aussi subitement qu'elle en a été arrachée.

1. *Nous autres, de l'au-delà*, trad. J. Lespinasse, Flammarion, 1997.

2. *L'Être et le néant*, Gallimard, 1943.

C'est que l'auto-stoppeur est avant toute chose *vision*. Or, comme le notait Jean-Paul Sartre : « L'être d'un existant, c'est ce qu'il paraît <sup>2</sup>. » Ces propriétés, qui constituent l'auto-stoppeur comme apparaissant, comme *phénomène*, ont des effets psychologiques réels sur l'automobiliste. Changer la cause, ici comme ailleurs, reviendra *ipso facto* à changer l'effet. D'où la question de savoir quel genre d'effet l'allomobiliste souhaite provoquer chez l'automobiliste : autant de modalités d'apparition, autant d'effets possibles. C'est là la « stratégie d'approche indirecte » (Hart), qui n'a plus rien à voir avec la stratégie d'approche *directe* dont nous avons parlé précédemment, et qui consistait à forcer le *kairos*, plus ou moins violemment. Tout juste s'agit-il maintenant de savoir l'influencer.

Car si vous pouvez souhaiter que certains véhicules s'arrêtent, et ce serait bien légitime, vous pouvez souhaiter également que d'autres passent leur chemin sans vous remarquer — et c'est toute la différence entre les voitures des représentants de commerce ou des touristes et celles de ces bâtards de flics, qu'il vous faudra apprendre à semer, en prenant exemple sur vos maîtres.

3. Isidore Ducasse, comte de Lautréamont, *Les Chants de Maldoror*, chant sixième. L'expression « bouclier de la civilisation », pour désigner les forces de police, a été thématifiée récemment par Nadine Brémont, dans son article sur les interventions de la BAC en région parisienne : « Here come cow-boys », *Revue Internationale des Livres et des Idées*, n° 16, p. 45-54.

Il savait que la police, ce bouclier de la civilisation, le recherchait avec persévérance, depuis nombre d'années, et qu'une véritable armée d'agents et d'espions était continuellement à ses trousses. Sans, cependant, parvenir à le rencontrer. Tant son habileté renversante déroutait, avec un suprême chic, les ruses les plus indiscutables au point de vue de leur succès, et l'ordonnance de la plus savante méditation. Il avait une faculté spéciale pour prendre des formes méconnaissables aux yeux exercés. Déguisements supérieurs, si je parle en artiste ! Accoutrement d'un effet réellement médiocre, quand je songe à la morale. Par ce point, il touchait presque au génie. N'avez-vous pas remarqué la gracilité d'un joli grillon, aux mouvements alertes, dans les égouts de Paris ? Il n'y a que celui-là : c'était Maldoror <sup>3</sup> !

Il faut poser la question de l'*apparence*. Et au vu de ce qui a déjà été dit au fil de ces pages, vous anticipez peut-être sur notre jugement, que vous imaginez d'ores et déjà excessif et caricatural. Eh bien ! détrompez-vous, ce sera exactement le contraire.



L'auto-stop expérimental, tel que nous entendons le promouvoir dans cet ouvrage, s'embarrasse bien mal de toute exigence de pureté, nous y reviendrons dans notre section IV, quand il sera discuté de l'éthique. Car si la recherche de l'efficacité pour elle-même, ou à seule fin d'atteindre plus rapidement une destination déterminée, nous répugne, nous ne sommes pas contre toute forme d'efficacité, loin de là. Nous vous avons prévenu, les propos que nous tenons se veulent avant tout d'ordre *stratégique*. Sans en avoir l'air (et cela aussi pourrait être matière à débat), notre travail appartient au genre dit des « traités de guerre » ; ce qui l'inscrit par là même dans le glorieux héritage du *Poliorcétique* d'Énée le Tacticien (IV<sup>e</sup> siècle av. J.-C.), du *Strategikon* de l'empereur byzantin Maurice (539-602), du *Livre des conseils* (le *Qabus Nameh*) du vizir Qabus Ibn Iskandar (1020-1085) ou du *Traité des sièges et de l'attaque des places*, du marquis de Vauban (1633-1707)<sup>4</sup>. Et dans chacun de ces textes, comme dans *L'Art de la guerre* ou la *Tactica*, la question de l'image est posée, comme elle est posée dans ce traité de guerre des temps modernes qu'est *La Société du spectacle*.

En effet : « Le spectacle n'est pas un ensemble d'images, mais un rapport social entre des personnes, médiatisé par des images<sup>5</sup>. » Autrement dit, il n'y a de société spectaculaire que s'il y a d'abord des images, dont elle est seulement l'organisation dictatoriale. Dans son article « Dissuasion et puissance moyenne », Lucien Poirier évoquait lui-même la question de l'image dans le contexte de l'équilibre de la terreur, imposé par les puissances nucléaires : « Comment les images, selon lesquelles les décideurs se représentent les origines, les conditions, les modalités et les conséquences d'une éventuelle action nucléaire, interviennent-elles dans leurs évaluations et leurs décisions courantes<sup>6</sup> ? » Et identiquement : comment les images, selon lesquelles les automobilistes se représentent les origines et les intentions d'un auto-stoppeur, interviennent-elles dans leurs évaluations et leurs décisions courantes de s'arrêter pour les prendre ou non ?

4. Voir l'excellent ouvrage de Marie Foucasse, *La Poliorcétique d'Énée le Tacticien à Vauban*, Presses Universitaires de Besançon, 2008.

5. I, 4.

6. *Revue de défense nationale*, mars 1972.

7. Voir par exemple H. Bergson, *Matière et mémoire*, PUF, 1939, ch. I.

« Mon corps est donc, dans l'ensemble du monde matériel, une image qui agit comme les autres images, recevant et rendant du mouvement, avec cette seule différence, peut-être, que mon corps paraît choisir, dans une certaine mesure, la manière de rendre ce qu'il reçoit. »

8. A. Aboubacar, *L'Image chez Aristote*, Vrin, 2001. Plus généralement, on se reportera au *Être et paraître. Statut de l'image dans la philosophie de l'Antiquité à nos jours* de Catherine Babalone, PUF, 2001.

9. *Essais*, III, x.

10. *Tour du monde d'un sceptique*, trad. Fernande Dauriac, Payot & Rivages, 2005.

Nous sommes d'abord *image*<sup>7</sup>. Il serait trop fastidieux de retracer ici l'histoire du thème de l'apparence dans la philosophie occidentale ; un livre entier suffisant à peine à présenter ce qu'en a dit Aristote<sup>8</sup>. Comme il a été fait précédemment, le mieux sera de partir de considérations directement pratiques et de nous perdre, chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, dans de dispensables digressions philosophiques ou doxographiques. Mais énonçons tout de suite le principe qui guidera nos réflexions. L'image n'est pas un objet fictif, fictionnel, irréel ou évanescent comme pouvait l'envisager Platon. Les images ont des *effets* dans le monde, elles produisent du *réel*. Et inversement, le réel produit des images. Mieux : le réel, ce sont les images elles-mêmes. Et cela vaut jusque dans notre vie quotidienne. Montaigne a dit : « La plupart de nos vacations sont farcesques. *Mundus universus exercet histrioniam*<sup>9</sup>. » (Le monde entier joue la comédie.)

Certes, nous n'offrons jamais à notre entourage que l'une ou l'autre des facettes de notre personnalité ; mais nous n'avons pas pour autant un être profond, que ces différentes représentations dissimuleraient. Nous *sommes* la totalité de nos apparitions. Et les images que nous produisons, les images que nous donnons de nous-mêmes, et qui sont ce que nous sommes, ont la propriété de se métamorphoser sans cesse. Autrement dit, les hommes, à l'instar des dieux grecs, sont foncièrement changeants, capricieux, lunatiques. Et les auto-stoppeurs, en bons héraclitéens, savent qu'il n'y a dans le monde qu'inconstance et indétermination. Les auto-stoppeurs sont de grands sceptiques, comme le fût Aldous Huxley, qui savait ce que bourlinguer veut dire<sup>10</sup>.

Rien n'est stable. Tout fout le camp. Vous êtes réaliste. Vous savez que le résultat de la guerre n'est jamais quelque chose d'absolu ; que tout s'écoule inexorablement comme le flot des voitures sur les voies d'accélération des rocade de Bucaramanga. Et dans cet univers de métamorphoses et de transmutations, dont nous sommes de simples pièces parmi tant d'autres, l'auto-stoppeur essaie de se frayer un chemin, en surfant sur le courant de ce grand

fleuve, où en vérité on ne peut pas même se baigner une seule fois <sup>11</sup>.

De *comédie*, voilà ce dont il sera question dans ces pages. Et vous qui avez lu Guy Debord, et qui l'avez aimé, vous ne voyez sans doute pas bien en quoi il faudrait en revenir maintenant au spectacle, qui a été posé d'abord comme l'ennemi. Mais ne nous jugez pas trop vite. Certes, il est tout à fait honorable de vouloir faire du stop en restant soi-même, coûte que coûte, en refusant catégoriquement de se travestir, de se faire passer pour un autre, de jouer un rôle, de trahir la Cause en adressant des sourires de steward ou de présentatrice télé à ces connards d'automobilistes. Certains se sont très bien débrouillés comme ça. Mais n'oubliez pas Rimbaud (« Je est un autre. ») ; n'oubliez pas Jean-Paul Sartre (« Je suis ce que je ne suis pas et je ne suis pas ce que je suis. »). On échappe difficilement aux vers d'*Une saison en enfer* ou aux résultats d'un essai d'ontologie phénoménologique. En vérité, vous n'êtes jamais tout à fait vous-même ; vous êtes toujours aussi quelqu'un d'autre. *Mundus universus exercet histrioniam*. Et Régis Jauffret ne dit pas autre chose dans son roman *Univers, univers*, où il déploie diaboliquement toutes les identités possibles qui sommeillent au fond de chacun.

C'est à toi de choisir, tu peux n'être que Géraldine Lepage et rester à court d'argent toute ton existence malgré travail et avarice. Tu peux mener la vie libre d'une Yvette Gal, riche de naissance, corps superbe, visage attrayant de figurine peinte. [...] Ne te laisse pas aller à la facilité, tu dois considérer que ton penchant à n'être que Lucienne Roux est une maladie de jeunesse, un accident, il te faut d'urgence renier cette identité, accéder aux couches supérieures où gravitent les Hentin, les Oursert, les Monurin, et toutes ces escouades de jeunes filles que leurs mères ont propulsées au-dessus de la population commune dès l'âge des premières tracasseries périodiques <sup>12</sup>.

Et c'est lorsqu'il est perdu au milieu de l'océan Pacifique qu'Hermann de Keyserling, philosophe voyageur, se demande : « En réalité qui suis-je <sup>13</sup> ? » Qu'on se le dise, il y a un peu d'hy-

11. Cf. Héraclite, fr. 133 (49 a) : « Nous entrons et nous n'entrons pas dans les mêmes fleuves ; nous sommes et nous ne sommes pas. »

12. Verticales/Le Seuil, 2003.

13. *Journal de voyage d'un philosophe*, Bertillat, 1996, p. 687.

pocrisie dans la posture de ceux qui clament haut et fort leur refus de jouer la comédie, au nom d'une improbable intégrité personnelle qu'il faudrait préserver envers et contre tout. Il n'y a que la police pour croire — ou pour nous laisser croire — que nous avons une *identité*. À l'inverse, jouer avec les apparences sera pour nous le meilleur moyen d'échapper aux chiens de l'Empire. C'est que les flics, nous le verrons, sont des êtres humains comme les autres. Et pour tout ce qui a trait aux affaires humaines, « nous ne savons pas distinguer la peau de la chemise » (Montaigne). Votre voyage changera du tout au tout selon que vous porterez des sandales ou des souliers cirés, selon que vous arborerez vos guenilles de toujours ou que vous aurez pris soin d'enfiler une redingote. Ce n'est pas la première fois que nous prenons le contre-pied de la sagesse populaire : l'habit *fait* le moine — même s'il ne le fait pas, puisqu'à l'évidence vous êtes loin d'avoir les mœurs d'un chanoine. N'importe, si vous voulez faire du stop, il faudra bien que vous appreniez à prendre un peu soin de vous.

Amédée Assgarian, auto-stoppeur de haut vol s'il en est, a toujours été très clair sur ce point : « Je ne prend jamais la route sans être passé d'abord par mon cabinet de toilette <sup>14</sup>. » Et c'est la question que tout auto-stoppeur doit se poser avant de partir, même s'il y répugne, même s'il est un contempteur des sirènes du spectacle ou le dernier des néo-platoniciens. On ne fait pas de l'auto-stop pour le plaisir de rester debout pendant des heures à se laisser hypnotiser bêtement par le déroulement sans fin des colonnes de voitures. Il faudra bien, bon an, mal an, que ça fonctionne, que vous branchiez votre petite machine désirante sur la grande usine économique qui défile devant vous. Il faudra bien qu'un automobiliste vous attrape à la volée ou coupe son moteur le temps de négocier avec vous les modalités de votre itinéraire.

L'auto-stoppeur ne s'adresse pas seulement à des machines, il s'adresse aussi et surtout à des êtres pensants (*res cogitans*), c'est-à-dire à des créatures douées d'intelligence, mais aussi d'un cœur qui les remplit tour à tour d'angoisse, de peur, d'arrogance, de

14. *Adresse aux auto-stoppeurs*, Phébus, 1993.

dégoût ; autrement dit, des êtres qui réagissent émotionnellement aux stimuli que leur envoie le monde. Or vous possédez un certain contrôle sur les images que vous renvoyez à vos semblables. Pour le dire brutalement, vous avez un certain pouvoir de *séduction*. Et il ne s'agit pas seulement de drague, bien qu'il en soit question aussi, nous n'échapperons pas aux pirouettes de la dialectique. Mais dans un premier temps, il vous revient de produire un appel affectif suffisamment puissant pour qu'un individu lancé à pleine vitesse sur une rocade décide d'appuyer sur sa pédale de frein. Kerouac ne s'y prenait pas autrement. « Sur la route, je fis asseoir Terry sur mon sac pour lui donner l'air d'une femme en détresse et tout aussitôt un camion stoppa et on courut derrière, tout en gloussant de joie <sup>15</sup>. » Et c'est loin d'être à la portée du premier clampin qui passe. Il vous revient de créer les conditions d'un « choc émotionnel ». Presque, c'est l'automobiliste qui doit ressentir l'envie de s'arrêter devant vous. À vous de vous rendre désirable ; à vous de causer les mille et une petites démobilitations qui vous conduiront de Châlons-en-Champagne jusqu'aux confins du désert de Karakoum.

15. J. Kerouac,  
*Sur la route*.

Les grandes démocraties occidentales apparaissent aujourd'hui comme des sociétés « sécuritaires », c'est-à-dire des sociétés qui inculquent à tout un chacun la peur de l'Autre et induisent un repli des subjectivités sur elles-mêmes, afin de conjurer le spectre du communisme. Elles flattent ainsi sournoisement les comportements nationalistes et ségrégationnistes, dont on prend soin pourtant de s'indigner devant les caméras de la télévision. Pour Khalil Moktar :

L'Autre, c'est d'abord l'étranger (*xénos*) ; celui dont la langue, la couleur de peau ou les traits du visage heurtent notre sens commun, celui qui introduit par sa présence même une hétérogénéité qui remet en cause l'harmonie et la cohésion du groupe ; celui par qui vient la discorde (*stasis*). En ce sens, l'Autre, c'est aussi le barbare (*barbaros*), c'est-à-dire celui à qui il faut déclarer la guerre <sup>16</sup>.

16. *Le Crime raciste expliqué à ma fille*, Les Éditions de l'arche, 2001.

Dans la vie courante, cependant, nous sommes rarement confrontés à l'intrusion de l'altérité dans nos affaires. Il y a bien des étrangers dans une ville, et même chaque citoyen est pour ses voisins un parfait inconnu. Mais au fond, en milieu urbain, autrui existe à peine, c'est tout juste si l'on note sa présence, dans la rue ou les galeries commerciales ; il fait seulement partie du décor, il est là pour l'ambiance, comme les mannequins derrière les vitrines, comme ces statues en bronze qu'on finit par prendre pour des poubelles ou de simples réverbères. À l'opposé, l'auto-stop produit de véritables « situations de proximité physique » avec des individus — habités par les mêmes petites peurs, les mêmes petites angoisses qui font des métropolitains autant de micro-fascistes en puissance — dont on ne sait jamais comment ils réagiront à la présence d'un étranger dans leur véhicule.

L'homme n'est pas foncièrement mauvais, et la plupart du temps, vous serez accueilli en ami. Mais vous devrez aussi faire face à cette peur universellement partagée de l'Autre, qui ressurgit parfois dans le cœur des hommes, à l'occasion. James Byrd, parce qu'il a voulu faire du stop dans la nuit du 7 juin 1998 sur les routes du Texas, et parce qu'il était Noir, s'est fait torturer et assassiner, juste pour le plaisir, par trois Blancs racistes dont on se félicitera qu'ils aient été retrouvés et condamnés à mort<sup>17</sup>. Or, tout à l'inverse, le routard, qui est seulement un *citoyen du monde*, un *kosmopolitès*, est partout en quête d'accueil et d'hospitalité. Nouvelle dialectique de l'auto-stoppeur : cet Autre qui aspire au traitement de faveur que les individus réservent seulement au Même, c'est-à-dire au familier, au proche, au connu. Et vous comprenez mieux maintenant pourquoi il va être question d'image et de séduction.

Maîtriser son image, c'est être capable de la mettre en avant, comme de la soustraire aux regards, aussitôt que la situation l'exige ; c'est pouvoir se faire passer tantôt pour un membre de la famille, un ami de toujours, une vieille branche dont on est resté trop longtemps sans nouvelles ; tantôt pour un anonyme, un type

17. D. Royot, *La Douleur minée de l'os. Présence du crime gratuit aux États-Unis*, Armand Colin, 2003, p. 119. À l'heure où nous écrivons, aucun des trois assassins de James Byrd n'a encore été exécuté. Certains journalistes proches du pouvoir évoquent même une possible grâce présidentielle, d'ici la fin 2011.

ordinaire qui se noie dans la masse, qui se confond avec les murs de la ville. L'auto-stoppeur doit aussi apprendre à se fondre dans le paysage, à voyager incognito. Il n'est pas de virée nomadique sans un certain apprentissage de l'art du *camouflage*. On ne débarque pas du jour au lendemain à Téhéran ou à Kaboul le torse nu, des tennis dernier cri aux pieds, un t-shirt noué sur le haut du crâne, un guide *Lonely planet* dans la main et un grand sourire d'ancien colonisateur jeté à la figure des populations locales. Il s'agit aussi de rester en vie.

Selon qu'ils évoluent le long de la péninsule Ibérique ou au nord des Carpates, *Le Guide de l'auto-stop* invite les routards, pour parfaire leur déguisement, à emprunter la couleur de peau des gens du cru.

Un Blanc qui fait de l'auto-stop sur le continent africain ne doit jamais hésiter à se passer un peu de cirage sur la face. De la même façon, et quoique cela nous désole, s'il veut être pris avant la tombée de la nuit, un Noir a tout intérêt, pour autant qu'il se trouve parmi des Blancs, à s'appliquer une large couche de fond de teint « chair » sur le visage. S'il avait pris soin de suivre ce conseil, James Byrd serait probablement encore en vie <sup>18</sup>.

18. Op. cit.,  
p. 478.

Mais il est aberrant de s'en tenir seulement à la couleur de peau, qui peut connaître de grandes variations dans une seule et même région du globe. Pour que leurs chances de succès soient optimales, Coline Patouillet conseille aux auto-stoppeurs, en fonction de leurs secteurs de prédilection, de singer l'allure de l'« individu moyen » local <sup>19</sup>. Des livres comme *Habitants du monde*, qui trouvent là leur seul intérêt, s'amuse justement à faire la liste des caractères qui discriminent les Inuits, les Pachtoune et tout ce que la planète compte de peuples et de tribus, en fonction de leur zone géographique d'origine : taille, poids, couleur de peau, tenue traditionnelle, mœurs, tout est passé en revue. Ainsi, à en croire *Habitants du monde*, le Djiboutien moyen est un homme, il mesure 1 m 54 pour 49 kilos, il a la peau couleur d'ébène, les traits fins, le nez légèrement épaté, les pommettes saillantes, les cheveux

19. *Sous cette croûte d'os et de peau*, Les Éditions de minuit, 1987.

rêches comme de la paille de fer, les yeux injectés de sang et un coupe-coupe rouillé qui pend à la ceinture. Selon Patouillet, un auto-stoppeur qui voyage en territoire djiboutien sera d'autant mieux accueilli par les autochtones que ses attributs physiques se rapprocheront de ceux-là.

L'auto-stoppeur prudent, s'il n'est pas un spécialiste du grimage, doit-il s'en tenir aux provinces correspondant à son « type » (caucasien, asiatique, amérindien, etc.) ? Pas si sûr. Il existe en effet un profil moyen international (PMI), qu'a évoqué Baptiste Falsafi dans ses *Mémoires*, permettant selon lui de se fondre commodément dans la foule de n'importe quelle ville du monde <sup>20</sup>. Pour Falsafi, il serait préférable d'avoir la peau basanée plutôt que pâle, afin de pouvoir paraître « Blanc-bronzé » chez les Blancs et « Noir-maladif » chez les Noirs. La taille a peu d'importance, mais il est requis d'avoir les oreilles légèrement décollées, ainsi que le nez grec. Il est également déconseillé de sourire. À noter que l'homme moyen est une femme.

Emprunter d'emblée le PMI, c'est se dispenser d'avoir à changer de costume à chaque traversée de frontière. Et c'est là le défi de tout auto-stoppeur, se fondre dans la masse du bétail humain et s'inventer de nouvelles racines, pour mieux « toucher le bout du ciel ». « Au-dessus du bétail ahuri des humains / Bondissaient en clartés les sauvages crinières / Des mendieurs d'azur le pied dans nos chemins <sup>21</sup>. »

Des auto-stoppeurs expérimentés comme Sahin Sisic ou Marc Beunardeau ont suffisamment insisté là-dessus : on ne prend pas la route si l'on n'est pas propre et soigné, si l'on n'est pas *impeccable* ; non seulement parce qu'on ne sait jamais quand viendra la prochaine occasion de passer sous la douche, mais aussi parce qu'on se doit de rester présentable : faire attention à soi, c'est aussi une façon de faire attention aux autres. Mais ce n'est pas seulement une question de politesse. Beunardeau, fin stratège, connaissait l'existence de ces recherches menées par des doctorants en neurosciences de l'Université de Laval, à Québec, sur les propriétés

20. Éditions Joëlle Losfeld, 2002.

21. Stéphane Mallarmé, « Le guignon », *Œuvres complètes*, Gallimard, coll. « Bibliothèque de La Pléiade », 1945.



psychoactives de certaines fragrances, présentes en grandes quantités dans les produits de beauté<sup>22</sup>. Il semblerait ainsi qu'un auto-stoppeur imprégné d'une pommade ou d'un déodorant dans la composition duquel apparaît le musc, l'huile essentielle de géranium rosat (*pelargonium graveolens*) ou l'essence de sauge sclarée (*slavia sclarea*), profitera des services d'un automobiliste bien plus longtemps qu'un autre, baignant dans le jus de sa transpiration.

Depuis 2005, Rexona commercialise un déodorant pour les auto-stoppeurs, Rexona Route Jour & Nuit, qui a la particularité de réagir à la température et dont l'odeur sera plus prégnante dès lors que vous prendrez place dans l'habitacle climatisé d'une voiture. En définitive, on se préoccupera d'autant plus de son parfum qu'on souhaite faire un long trajet dans le même véhicule. Mais pour la question de son arrêt préalable, l'odeur n'est pas décisive, puisque votre chauffeur n'aura pas l'occasion de connaître votre degré de puanteur avant que vous ayez pris place à ses côtés, moment où il trouvera délicat de revenir sur sa proposition.

Faut-il se raser avant de prendre la route ? Répondre à cette question, c'est s'interroger sur le sens que nos contemporains attribuent au port de la barbe. Et de ce point de vue, les années 2000 n'ont plus grand-chose à voir avec les lointaines années 60 et 70, où tout ce que le monde comptait d'esprits rebelles et frondeurs portait le bouc, le collier ou la barbouze. Quand chaque individu est devenu l'entrepreneur de sa petite existence, les poils au menton passent pour un signe de négligence vis-à-vis des impératifs de l'économie de marché, donc d'une certaine inadaptation aux conditions capitalistes. Si les hippies barbus du lointain *Summer of Love* jouissent aujourd'hui encore d'un capital sympathie élevé, du fait même de leur inoffensivité politique, les barbus des temps modernes sont invariablement associés à la catégorie des indigents, des exclus, voire des terroristes islamistes, qui prennent soin pourtant de passer chez le barbier avant de brûler leur billet d'entrée pour le Paradis. Et ce qui vaut pour la barbe vaut pour les cheveux longs, les favoris ou les bacchantes, que certains nostalgiques de

22. P. Eggmann, S. Fombarlet & V. Hutchinson, « A Cognitive Approach on Smelling » in *A Psychology of Desire*, M. Le Poidevin & D. Mac Beath (dir.), Oxford University Press, 1993, p. 150-167.

l'Ancien Régime essaient pourtant de remettre au goût du jour. Notre époque méprise tout ce qui met en évidence les liens de l'homme avec le monde animal, et les poils en particulier — mais tout aussi bien le sang, les excréments ou les glaires.

De la même manière faut-il prendre soin de se coiffer ? Faut-il garder ses vêtements sales ou trimballer dans son sac plusieurs panoplies de rechange, le temps de tomber sur un lavomatique ? Faut-il s'alourdir encore d'une trousse de toilette dans laquelle on aura pris soin de disposer une savonnette, un petit tube de dentifrice, quelques bâtonnets ouatés et un pot de crème Nivéa ? La FFAS conseille judicieusement à ses adhérents de partir avec un petit miroir, qui n'excèdera pas cinq centimètres sur cinq, grâce auquel ils pourront se faire une idée assez précise de la tête de vainqueur qu'ils présentent aux automobilistes. Soyons honnêtes, les boutons de fièvre, les morceaux de sauciflard coincés entre les dents, les filets de morve ou les ecchymoses n'ont jamais aidé un pouceux négligeant à quitter la banlieue sud de Portimão, ou à décoller d'une station-service désertée par les estivants.

Les femmes doivent-elles se maquiller avant de prendre la route ? Dans une nouvelle où il compare la silhouette isolée de l'allomobiliste à celle d'une péripatéticienne prostrée sur le trottoir, Louis Sudres insiste sur ce moment désagréable qui précède le départ, moment d'incertitude et de questionnements, où l'on se demande si ça va marcher ou non ; douloureux moment du *doute*. Car le succès ou l'échec de l'entreprise — qu'il s'agisse de l'auto-stop ou de la prostitution — est toujours un jugement définitif que la société porte sur l'individu. Et selon le temps qu'il vous faudra patienter debout sur le bas-côté, selon que les voitures s'arrêteront ou non, vous aurez une petite idée du degré de tentation que vous inspirez à vos semblables.

Quelques voitures continuent de circuler à cette heure tardive. Tu les regardes disparaître au coin d'un pâté de maisons ou piler devant un feu passé au dernier moment de l'orange au rouge. Personne ne prend la peine de ralentir devant ta silhouette immobile. Personne ne s'attarde. Les plus curieux tournent vaguement la tête pour t'ob-

server de biais, engoncée dans ton accoutrement vulgaire censé éveiller la bête qui sommeille en chacun. Mais tu inspires probablement plus de dégoût que de désir à tous ces chefs de famille pressés de retrouver la chaleur de leurs foyers et l'épaule d'une épouse contre laquelle ils pourront se blottir afin de se soustraire un instant à toute cette violence tapie dans les méandres de la ville. Après plusieurs années de mariage, ils se coucheront encore nus sous un épais édredon et s'uniront à elle pour jouir ensemble d'un plaisir qui ne leur coûtera pas un centime <sup>23</sup>.

23. « Mi-reille », *Nouvelles du front*, Gallimard, 2006.

Peu d'auteurs ont évoqué les difficultés rencontrées par les auto-stoppeurs au physique disgracieux, voire monstrueux. C'est tout le mérite de Denis Bonnouvrier d'avoir affronté ce sujet sans tabou <sup>24</sup>. Dans des pages poignantes, où il restitue la parole de ceux qu'il a fini par appeler les « monstres bohèmes », Bonnouvrier évoque le cas émouvant de Bastien Q\*\*\*, ce jeune étudiant fortement atteint par le syndrome de La Villette, qui s'éreintait, malgré les terrifiantes déformations de son crâne — qui lui valurent très tôt le surnom de « tête de mandrill » —, à pratiquer l'auto-stop sur les petites routes du Tarn et Garonne.

24. *Tératologie de l'auto-stop*, Le Seuil, 2004.

Dans cet essai courageux, qu'on peut lire comme une mise en application du grand texte de Georges Canguilhem *Le Normal et le pathologique*, Bonnouvrier livre des analyses subtiles sur la peur de la différence et ouvre quelques pistes salutaires pour tous ceux (professionnels ou parents) qui œuvrent à en atténuer les effets dans le quotidien de la vie. On appréciera tout particulièrement le chapitre XII, où l'auteur recense quelques astuces permettant aux « tétrato-stoppeurs » de cacher une partie de leur visage ou des membres aux proportions irrégulières, afin de ménager la sensibilité des automobilistes — même s'il est fait mention de cas particuliers où ces derniers les ont chassés de force du véhicule, et parfois violentés à mort, après avoir démasqué la supercherie.

## 2. Couper le cordon

LES AUTO-STOPPEURS NE SONT PAS DES HÔTESSES DE L'AIR, nous sommes bien d'accord avec vous. Mais ce n'est pas une raison pour négliger la question du sourire. Cela ne fait pas partie de vos habitudes, et moins encore de l'idée que vous vous faites de l'émancipation. Sourire comme un abruti pour mieux vendre sa belle gueule de fils à papa ou de fille à maman, voilà qui est non seulement grotesque, mais qui s'inscrit surtout dans un univers symbolique qui est celui que vous aimeriez détruire. Très bien. Sauf que sur la route, certains automobilistes sont à la recherche de l'âme sœur, ou tout simplement d'un plan cul, comme vous l'êtes à votre façon, et chacun sait que les grimaces n'ont jamais favorisé ni les histoires d'amour, ni les histoires de fesses ; certains automobilistes sont encore des chefs du personnel, et travailler quelques jours dans une brasserie de Rivière-aux-Rats ou de Papineauville vous permettrait d'envisager la suite de votre périple québécois en mode fauché avec un peu moins d'appréhension.

Ou faites la gueule si vous voulez, gardez cette mine patibulaire, cet air revêché que vous adressez au monde pour lui dire tout le bien que vous pensez de sa flore et de sa faune. Ça ne veut pas dire que vous avez perdu. Les sourires des uns ne sont pas toujours les sourires des autres. Sur l'île d'Aristazabal, à la lisière de Caamano Sound, à l'ouest de la Colombie britannique, un sourire adressé à un indigène constitue une offense impardonnable, attendu qu'il l'invite inconsidérément à aller fornicer avec sa propre mère. « Vérité en deçà des Pyrénées, mensonge au-delà » aimait à répéter Pascal. Et cela est d'autant plus vrai pour les gestes de la vie quotidienne, qu'il s'agisse de se dire bonjour ou au revoir, de se témoigner des marques d'affection ou de mépris. Autant que nous puissions en juger, la langue des signes n'a rien d'universel. Bien au contraire, elle s'inverse souvent d'un versant de la vallée à l'autre.

Et tant que nous y sommes, arrêtons-nous sur le signe de l'auto-stop, prétendument œcuménique, avec ces doigts repliés dans le creux de la paume et le pouce qui pointe en direction des lointains, secoué par un léger mouvement de va et vient partant de l'avant-bras. Soyez prudent. Dans certaines régions reculées du Chili, à l'ouest de Temuco, il signifie d'abord à celui qui l'aperçoit d'aller se faire enfler par les descendants d'Homère et quelque part sur l'île de Bornéo, quoique nous ne nous souvenions plus très bien de l'endroit où cela s'est passé, peut-être du côté de Tanahgrogot ou de Putussibau, il semblerait qu'il représente une injonction à se mettre un doigt quelque part.

Pour les mêmes raisons, sur l'île de Kyûshû, au sud du Japon, certains auto-stoppeurs comme Henri Fravallo, parce qu'ils tendaient leur pouce en direction des automobilistes sur la route qui relie Makurazaki à Shibushi, ont appris à leurs dépens le douloureux sens du mot « Mawashi-Geri » (coup de pied circulaire) <sup>25</sup>. Depuis cette fâcheuse mésaventure, François Orfeuill, ambassadeur de France à Tokyo, conseille à tous les auto-stoppeurs de se tenir à genoux sur le bas-côté, les mains jointes au niveau du sternum, tout en produisant un mouvement de balancement du torse, ce qui se rapproche davantage du *japanese way to ask for a lift*.

25. *Les Nuits pâles du soleil levant*, Payot, 2001.

Et c'est la même chose pour l'allure. N'allez pas croire que toutes les femmes du monde rêvent de gros biscoteaux ou de corps bodybuildés dotés de phallus grands comme ça. Chétif en deçà du Brahmapoutre, vigoureux au-delà. Les vénérables sages taoïstes, qui savent l'art ancestral du *wushu* (kung fu), se moquent bien de tout ce qui touche de près ou de loin à la gonflette. Ils valorisent au contraire les silhouettes voûtées, malingres, rachitiques, contre lesquelles un champion de boxe occidental n'a pourtant aucune chance de l'emporter. Tant que vous flânez par chez vous, entre le Roc Trevezel et le Massif de la Vanoise, vous pouvez garder le dos bien droit, bomber le torse et lever fièrement le menton, comme on l'apprend dans toutes les casernes de l'Hexagone. Les automobilistes, impressionnés par cette posture qui respire la race supé-

rieure, s'arrêteront sans réfléchir, prêts à vous pousser jusqu'aux confins du territoire national. Mais les choses se corsent si vous êtes en Côte d'Ivoire, entre Bongouanou et Dimbokro, où les bidasses tricolores ont acquis une sale réputation, taillée à coups de machette.

À Ulaangom, à l'ouest de l'Altai mongol, ce sont les grabataires qui se tiennent droit, les corps malingres, vacillants, à bout de forces, tous ceux qui essaient de vaincre la maladie en offrant leurs membres étirés et leur colonne vertébrale en extension aux forces de la nature. Les gens sains y restent assis ou allongés, repliés sur eux-mêmes, en position foetale ou vautrés comme des Romains qui font bombance. Et si l'on vous voit debout au bord de la route, arborant votre éternelle mine de vainqueur, on vous enverra immédiatement une ambulance, les médecins vous intuberont dans la foulée et vous ne connaîtrez des Monts Khangai que leurs salles de réanimation insalubres, dont les routards de chez nous sortent toujours entre quatre planches.

Et la question peut se poser de savoir s'il est judicieux de partir avec un chien, un chat ou même un corbeau freux s'il est suffisamment docile pour rester perché sur votre épaule tout au long de votre périple. Dans les contrées où les voitures ont acquis le statut de fétiche, et où les individus mâles y attachent davantage de valeur qu'à leurs propres enfants, la perspective d'y lâcher un compagnon à quatre pattes ou à plumes réjouira rarement les automobilistes, qui trouveront là un prétexte de premier choix pour vous laisser sur le bord de la route. Mais il y a des régions reculées où les chiens sont considérés comme des membres de l'espèce humaine à part entière, et parfois même honorés comme des demi-dieux.

C'est un fait dont il faut tenir compte : dans les Yvelines (Versailles), l'Artois (Le Touquet, Boulogne-sur-mer) ou la Côte d'Azur (Nice, Sainte-Maxime, Mandelieu-la-Napoule) les aborigènes s'arrêteront d'abord pour le chien, auquel on peut difficilement refuser un caprice dès lors qu'il prend cet air penaud que les

auto-stoppeurs n'ont jamais réussi à égaler, malgré toutes les recherches qui ont été menées dans cette direction <sup>26</sup>. Mais il faudra que ce chien soit propre et bien coiffé. Appartenir à la race des bichons, des caniches, des chiwawas, des dalmatiens, des pékinois ou des teckels, devrait également constituer un avantage, comme la présence d'une petite barrette retenant les poils qui lui tombent ordinairement dans les yeux.

26. Voir par exemple F. Boyle, *The Dog Way of Crying*, Boston, Garden Press, 1995.

Méfiez-vous cependant. Il est arrivé que des automobilistes s'arrêtent pour le toutou, et qu'ils repartent avant même que l'auto-stoppeur ait eu le temps de refermer le coffre, dans lequel il venait de jeter son bissac. Dans d'autres régions, où l'élevage des chiens agite les papilles des gastronomes, votre chauffeur s'arrangera souvent pour retenir Titus ou Pépin à bord après qu'il vous aura lâché à une sortie de rond-point, vous privant déloyalement de votre prochain repas. Dans tous les cas, évitez de vous faire accompagner par un clébard famélique, par un chien souffreteux qui hurle à la lune, la nuit comme le jour, et que vous tiendrez loin de vous au bout d'une ficelle élimée ; un chien à l'agonie que les automobilistes ne feraient pas monter à bord sans avoir l'impression que c'est la Mort en personne qui a pris place sur la banquette arrière.

Votre image produit des effets. Dans les régions du monde où les hommes ne vivent pas entièrement nus, la nature de vos vêtements pourra influencer sur vos chances de quitter Vézénobres ou Dourados dans la prochaine demi-heure. Et ce n'est pas la même approche que dans la section précédente, où nous tâchions de résoudre le problème du climat, qui n'en était en vérité pas un. Parler de l'apparence, c'est se demander quels effets votre garde-robe aura sur les autres, et non plus seulement sur vous, qui ne vous préoccupez pas nécessairement du reflet que vous renvoie le miroir. Partir oui, mais dans quelle tenue ? Vous pouvez choisir de vous faire un peu sexy, avec une minijupe ou un pantalon bien serré qui vous moulera les fesses et aussi les couilles. Les femmes avancent bien en présentant leurs nichons, elles paradent avec, les femmes, vos couilles vous avez bien le droit de les offrir, de les

mettre en avant, et même, vos couilles, de les présenter sur un plateau.

Les magazines de mode vous permettront, si vous prenez la peine de suivre attentivement leurs conseils, de vous relooker en un tournemain, afin de ressembler à ces idoles qui font baver les midinettes et qui ressuscitent la libido des cinquantenaires. Les automobilistes s'attendent rarement à trouver un auto-stoppeur au bord de la route, mais ils s'attendent moins encore à trouver une femme ou un homme qui correspond à peu de choses près aux canons sollicités par les agences de mannequinat. En plus de réduire le temps que vous passerez dehors, ces dispositions augmenteront la probabilité qu'on vous propose un toit pour la nuit ou une petite anfractuosité chaude et glissante pour enfoncer votre pénis. Mais tous les automobilistes ne goûtent pas le style *fashion*. Comme vous pouvez vous en douter, le style hippie a aussi ses avantages, puisqu'il correspond trait pour trait à l'image que les gens se font de l'auto-stoppeur — image qui n'a assurément rien à voir avec les propriétés plastiques d'une star du porno ou d'un beau gosse à la Di Caprio.

On peut difficilement parler de l'auto-stop sans faire ressurgir du même coup tout un univers symbolique, lié de près ou de loin à l'Amérique des grands espaces, à Jack Kerouac, à la *beat generation*, au mouvement hippie, aux psychotropes, à la contre-culture américaine, aux cheveux longs, aux manifestations contre la guerre du Vietnam, à Woodstock, la liste est longue, elle justifierait un livre à elle seule<sup>27</sup>. L'auto-stop a été et reste aujourd'hui encore, par delà les reflux de l'histoire, un *mythe*. Que les auto-stoppeurs n'aient pas été complètement bannis des routes du XXI<sup>e</sup> siècle, voilà ce que la persistance de ce mythe dans les esprits, et une attitude toujours bienveillante à son égard, contribue à expliquer. Ce mythe universel, les auto-stoppeurs d'aujourd'hui pourront continuer d'en raviver au besoin les couleurs ; et ceci d'abord comme un moyen de favoriser un peu le hasard, d'écourter les longues périodes d'attente.

27. On se reportera à l'excellente anthologie de Stanislas Gallieni (dir.), *L'Auto-stop, du mythe à la réalité*, trad. V. Chaliand, PUF, 1979.



C'est une question d'habitude. Les voitures s'arrêteront bien plus facilement si vous adoptez le style Bee Gees, avec votre valise à fleurs, votre barbe bien taillée, votre pantalon évasé, votre guitare en bandoulière et tous vos refrains sur la révolution des mœurs. Et même les automobilistes ne demandent que ça, faire un petit saut de quarante ans en arrière, réveiller le souvenir des joints qu'ils ont fumés dans leurs universités en lutte, des corps qu'ils ont déshabillés à la lumière vacillante des villes en flammes, des complots hallucinés qu'ils ont ourdis contre le pouvoir gaulliste. Les auto-stoppeurs ne doivent jamais hésiter à insister sur la dimension folklorique de leur mode de déplacement. Un certain nombre de films peuvent les aider à travailler dans cette direction. Nous pensons à *Summer of Love* (1976) de Halford J. Mackinder, *On the Road Harry* (1977) de Henry Lloyd ou au sublime *Les Grains de l'asphalte* (1981) de l'insaisissable Karol Stolzman. Ces films, comme beaucoup d'autres, ont participé à faire de l'auto-stoppeur un personnage attachant, au capital sympathie universellement reconnu. À l'inverse, l'effrayant *The Hitcher* (1968) de Robert Harmon, connu comme « le film qui a terrorisé l'Amérique », a plus nui à leur réputation que les discours sécuritaires qui circulent depuis trente ans dans nos démocraties moribondes.

Il peut être profitable de coller aux clichés, d'en rajouter un peu même, de surjouer son personnage. Mais il s'agit là seulement de ruse, il s'agit seulement de tromper l'ennemi, de profiter de ses bouffées de nostalgie ou de son désir de garder un pied dans l'univers qui a bercé ses années folles. C'est que les auto-stoppeurs d'aujourd'hui ne sont ni des hippies, ni les fiers descendants de Neil Cassady. Les auto-stoppeurs d'aujourd'hui aspirent à bien d'autres expériences que celle de fumer de la marijuana ou d'organiser des camps naturistes dans les déserts de l'ouest américain. Les auto-stoppeurs d'aujourd'hui ne recherchent ni les envolées psychédéliques, ni les expérimentations sexuelles, ni les échappées sauvages ; ils n'ont cure des lignes de fuite et des déterritorialisations absolues. Non, les motivations des allomobilistes postmodernes sont bien plus funestes que celles des amateurs de paradis artificiels et

des fanas de Jimmy Hendrix. Des valeurs du capitalisme, dont ils se posent comme les adversaires résolus, ils ont su retenir l'efficacité, la détermination, l'adaptabilité ; mais employées à des fins factieuses, à des fins proprement insurrectionnelles.

Des insurgés, voilà même ce que les auto-stoppeurs ont peut-être toujours été, depuis qu'il y a des charrettes qui passent et repassent sur les chemins en rase campagne. Gabriel Harding fait l'hypothèse suivante : dans leurs films, beaucoup de réalisateurs contestataires auraient délibérément représenté la pratique de l'auto-stop sous un jour recommandable, voire bon enfant, afin de faciliter le travail de leurs camarades, qui y recourraient pour réaliser leurs projets à visée terroriste<sup>28</sup>. Peut-être ne devrions-nous pas le dire, mais l'image du beatnik doux-dingue a d'abord servi à masquer profitablement, aux yeux des masses et du pouvoir, celle du révolutionnaire résolu.

Et des panoplies, il y en a bien d'autres. À vous de choisir votre personnage, de choisir votre rôle. Abandonnez votre keffieh, votre étoile rouge, votre t-shirt « bloquons les flux » et déguisez-vous en touriste, avec des tongs, un bermuda, une chemisette à rayures et un bob solidement enfoncé sur le chef. Ou récupérez une tenue de compagnon scout et traversez la France, l'Europe, le monde, en feignant d'avoir laissé votre place de bus à un louveteau inscrit à la dernière minute. Ça ne peut pas rater.

Dans les années 90, c'est la tenue du prêtre qui a reçu toutes les faveurs des auto-stoppeurs québécois. Si l'on en croit l'expérience de Camille Piederrière, on ne poireaute jamais plus de dix minutes quand on porte une soutane<sup>29</sup>. Une petite broche en forme de crucifix accrochée au niveau de la poitrine et un chapelet autour du cou peuvent achever de renforcer l'illusion. C'est que les hommes d'église continuent d'inspirer la sympathie et le respect, même chez les plus fervents athées. Sans compter que le port de l'uniforme sacré a toujours des effets heureux sur les femmes, qui redoubleront d'excitation à l'idée de fricoter avec un homme en lien direct avec le divin. De la même manière, les nonnes ont

28. *La Pelli-  
cule testicu-  
laire. Quelle  
contre-propa-  
gande au ci-  
néma hollywo-  
dien ?*, trad. J.  
Simonet, Mas-  
pero, 1974.

29. *Go go Phi-  
lippines go*,  
Montréal, Les  
Éditions de l'or-  
dre brut, 1999.

toujours inspiré des désirs salaces aux individus de sexe masculin, désirs qui seraient liés à l'idée de pouvoir enfoncer leurs verges dans un vagin qui n'a jamais connu que le long dard en or de Dieu, « dont l'extrémité en fer portait je crois un peu de feu », ô Thérèse d'Avila <sup>30</sup>.

En 1997, le Vatican menaça la FFAS de porter plainte et à la suite d'un communiqué retentissant, diffusé aux quatre coins de la planète, communiqué qui exhortait les auto-stoppeurs à remiser leurs tenues de messe au fond d'un placard — et auquel du reste peu de routards se sont véritablement tenus —, l'image de ces myriades d'ecclésiastiques au regard lubrique, postés au bord des nationales ou à la sortie des péages, prêts à offrir leurs organes au premier venu, cessa d'agiter les esprits <sup>31</sup>.

En ce XXI<sup>e</sup> siècle balbutiant, le costume de l'homme d'affaires semble d'ailleurs avoir surpassé celui de l'homme de foi, tant il est vrai, comme le notait Richard Parson, Président d'AOL-Time Warner, qu'« à une époque, les églises ont joué un rôle déterminant dans nos vies, ensuite ce furent les États, à présent, c'est au tour des entreprises <sup>32</sup> ». Il faut s'imaginer l'effet que produira sur un automobiliste, « à un endroit inattendu », la vue d'un PDG ou d'un DRH en costard, cravate au vent, son attaché-case serré entre les jambes. La Sécurité routière, qui se fonde sur les résultats du projet « Breaking » du Cern et de l'Insra de Lyon, est formelle à ce sujet : un automobiliste appuie d'autant plus lourdement sur la pédale de frein qu'il se trouve dans une situation jugée inédite <sup>33</sup>. Et de ce point de vue, la tenue du *chef d'entreprise* bat tous les records jamais enregistrés par la FFAS.

Laissez-vous tenter par le look débonnaire d'un Bill Gates ou celui, plus coincé, d'un François Pinault. Les voitures pileront à vos pieds bien plus sûrement que si vous vous étendiez en travers de la voie. Nous sentons bien votre réticence à aborder ce genre de questions. Vous êtes peut-être un vieux routard, et vous vous dites, non sans raison sans doute, que celui qui souhaitera s'arrêter s'arrêtera, voilà tout, pourquoi s'échiner à vouloir accélérer le cours

30. Voir *Autobiographie*, XXVIII, 13.

31. Caroline Furgala revient sur cette histoire dans *Des prêtres et des chauffards*, L'Harmattan, 2001.

32. Février 2002, New York, Forum économique mondial.

33. À la suite de ces recherches universitaires, B. Bergamin et W. Dyeve ont écrit un long et passionnant article, intitulé « De l'inattendu », que la vieille revue *Les Archives de la route* a finalement refusé de publier, dans

la mesure où ses auteurs ont omis de suivre un certain nombre de protocoles épistémologiques qui auraient confirmé la validité de leurs résultats.

des choses ? À quoi bon violer à tout va le deuxième règlement de la *League* ? À quoi nous répondons d'abord qu'il ne s'agit plus ici de *forcer les choses*, mais seulement de *susciter un désir* ; ce qui laisse à l'automobiliste une certaine marge de liberté, conformément à son statut de personne morale. Mais surtout, nous disons à celui qui se félicite, en rejetant les artifices dont il vient d'être question, de tomber seulement sur des automobilistes qui veulent *vraiment* s'arrêter, et qui sont toujours eux-mêmes des routards dans l'âme, presque des camarades ; nous lui disons qu'il n'a rien compris à l'auto-stop et qu'il adopte sans le savoir les pratiques de reproduction sociale qu'il dénonce chez ses ennemis de classe. Dans ces conditions en effet, il n'y aura jamais de *rencontre*, de rencontre avec l'*Autre*. Vos chauffeurs seront toujours des babas, des gauchos, des anars, des punks, des teufeurs, la liste sera longue, mais leurs idées tourneront toujours autour du même pot creux et vide, ou débordant de préjugés sur les hommes et le monde. Vous croirez être parti, mais c'est comme si vous étiez resté sagement assis à la maison, entouré de tous les vôtres, avec lesquels il faudra bien que vous finissiez par couper le cordon.

Vous voulez voyager vraiment ? Mais déguisez-vous en flic, en agent de la DCRI, en vigile ou en Préfet. Les voitures s'arrêteront plus vite encore que dans tous les cas que nous venons d'évoquer. Et même on vous déroulera le tapis rouge, on mettra les petits plats dans les grands, on vous donnera du « Monsieur », du « Sergent ». D'autant que ce sera faire d'une pierre deux coups. Car c'est un grand principe que se transmettent les stratèges depuis la nuit des temps : il faut connaître son ennemi ; il faut le connaître *de l'intérieur*. « J'avais le sentiment de pénétrer au plus intime de la police », avoue Jean Genet quand il commence à fréquenter bibliquement l'inspecteur Bernardini<sup>34</sup>. Et un voyage en stop peut aussi avoir cette vocation. Vous ne saurez pas ce qu'est un flic avant d'avoir fait un petit bout de chemin avec Serge Lorphelin, planton à Chauffailles, ou Ludovic Monnerie, agent de la brigade des stups à Bourbon-Lancy ; après avoir roulé en compagnie d'un condé en chair et en os, entre Béthune et

34. *Journal du voleur*, Gallimard, 1949.

Bagnères-de-Bigorre, après avoir disputé des politiques fascistoïdes qui ont les faveurs des pays membres du G8, après vous être emportés un peu, après vous être réconciliés autour de la machine à café d'une station Total, dans le froid d'une nuit d'hiver, ou d'un distributeur de sodas sur une aire de repos où rôde l'âme de Renaud Camus.

Car les flics sont aussi des êtres humains, vous l'aviez oublié peut-être. Et ce n'est pas la moindre des vertus d'un voyage que de remettre les choses à leur place, de chasser tous les préjugés qui encombrant votre petite caboche d'anarchiste libertaire à la con. Jean Genet, que tous les auto-stoppeurs révolutionnaires ont en admiration, savait ce qu'est un flic, lui qui avait goûté à la matraque dans les deux sens du terme. « Sa virilité avait son siège dans cette plaque d'inspecteur autant que dans son sexe. S'il se fût ému sous mes doigts celui-ci eût tiré d'elle une force qui peut-être l'eût gonflé d'avantage. » Car il ne suffit pas de collectionner les interpellations, les interrogatoires ou les heures de garde-à-vue pour se faire une idée précise de ce qu'est un agent de police. Celui qui n'a jamais posé la tête sur l'épaule d'un officier de la PJ, dans la tiédeur d'un soir d'été, après des heures de route sous le soleil métallique des côtes espagnoles, et le désir qui remonte en même temps que le soleil décline, celui-là peut bien fermer sa gueule, il n'a rien à apprendre à personne. Car chaque vagabond a son double dans la police, l'un et l'autre hors de la société, rejetés par elle et maudits ; et certains même disent qu'ils se cherchent comme se cherchent les pôles d'un aimant ou les deux moitiés de l'androgynie — matière et antimatière.

### **3. Vive le Roi, vive la Ligue**

APRÈS LEUR RETOUR D'UN ÉPUI sant PÉRIPLÉ en stop autour du Grand lac de l'Esclave, dans les Territoires du Nord-Ouest, nous demandâmes à Violaine Froc et Isabelle Lécrivain ce qu'elles y

avaient trouvé de plus admirable. Elles répondirent trois choses, dont nous avons perdu la troisième, et en sommes bien chagrins ; mais dont nous avons encore deux en mémoire. Elles se souvenaient en premier lieu de la splendeur des eaux saumoneuses de la Christie Bay, à quelques encablures de la petite ville de Lutselke, que nous avons bien connue autrefois. Mais leur deuxième coup de cœur alla aussitôt pour la joie retrouvée, tout au long de leur voyage, de pouvoir s'amuser à *être quelqu'un d'autre*. De véhicule en véhicule, Violaine et Isabelle s'inventèrent mille et une identités, dont elles se gardèrent bien de nous révéler les dessous. Et c'est là le plaisir que goûtent tous les auto-stoppeurs de la terre, caracolant sur la scène du grand théâtre du monde. Frank H. Muybridge n'a-t-il pas choisi d'appeler son panégyrique à la gloire des automobilistes : *Nous autres, comédiens*<sup>35</sup> ?

35. Trad. J. Maussion, éditions Hache, 2001.

Car non seulement nous portons différents masques selon nos différentes occupations, que nous soyons concentrés devant un écran d'ordinateur ou sur le bouchon d'une ligne de pêche ; mais nous portons aussi différents masques selon les individus qui nous entourent. Et tout cela est bien légitime ! Votre mère n'a pas à connaître le caïd que vous êtes dans la cour de l'école, pas plus que votre patronne n'a à savoir comment vous faites chanter son vicelard de mari. Ainsi va le monde. Bien présomptueux celui qui s'efforce de rester toujours le même, bien prétentieux celui qui cherche la constance en toute occasion de la vie. On se battra en vain contre les « effets de transsubjectivité », chers à Louis Somnolet. C'est que chaque individu, du fait de la vibration singulière qu'il répand autour de lui, induit de votre part, sitôt que vous entrez dans son champ, d'autres vibrations, elles-mêmes tout à fait singulières, qui viennent se joindre aux siennes, et avec lesquelles elles entrent en résonance pour produire une harmonie qui n'appartient qu'à vous deux. Au point que nous voudrions dire avec Geoffroy Chocard : « Nous ne sommes quelqu'un qu'à condition d'être aussi quelqu'un d'autre<sup>36</sup>. »

36. *Études sartriennes*, Alcan, 1947.

Cela pourra vous sembler étrange. Vous le faites pourtant sans vous en rendre compte. Vous modulez les traits de votre personnalité en fonction des circonstances et des différents tempéraments en présence. Et c'est d'autant plus vrai pendant un voyage en auto-stop, où sautant d'un véhicule à l'autre, on saute aussi d'un univers à l'autre, car chaque automobiliste porte avec lui tout un monde, un microcosme dont l'habitacle de la voiture serait comme l'écorce ou l'épicarpe. Chaque automobiliste est un personnage de théâtre à qui il vous revient de donner la réplique. Les portières s'ouvrent comme on frappe les trois coups : votre tour est venu, montez sur scène et jouez correctement votre rôle ; on vous regarde ! Non pas que tout soit écrit à l'avance. Non pas que vous ayez à réciter vos tirades d'une traite comme vous récitiez enfant des poèmes debout sur une estrade. Les reparties du personnage joué par le conducteur, qui est dorénavant votre *partenaire*, vous seront toujours dévoilées au dernier moment. Mais si *de droit* vous êtes tout à fait libre, il faudra bien, *de fait*, que vous trouviez votre place dans la pièce qui s'écrit en même temps que les roues battent le macadam. À l'évidence vous garderez toujours une certaine marge de manœuvre sur votre propre texte, mais elle ne sera jamais aussi lâche que vous auriez pu l'espérer.

Et c'est bien une lutte qui s'engage entre l'automobiliste et l'auto-stoppeur, une lutte pour la reconnaissance qui rejoue celle, « de pur prestige » (Kojève), des consciences hégéliennes, prêtes à risquer leur vie pour affirmer leur droit à être des maîtres plutôt que des esclaves. Et dans votre cas, il s'agit d'une lutte pour mener la danse, pour battre la mesure — croyez-nous, il n'est pas nécessaire d'avoir le volant dans les mains pour contrôler la direction d'un véhicule. Ne laissez jamais le conducteur prendre le dessus. Soyez impitoyable. Imposez les sujets de conversation, le ton du dialogue, réservez-vous des moments de silence, prenez votre temps avant de répondre aux questions qu'il vous pose, quand bien même elles vous dérouteraient par leur confondante trivialité. N'oubliez pas que vous avez des *objectifs*. Vous n'êtes pas là pour le plaisir d'apprendre de la bouche d'un historien ou d'un juge la

liste des différentes lettres qu'on marquait au fer rouge sur les joues, le front ou l'épaule des condamnés avant la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (V et W : vol en récidive, M : mendiant, P : déserteur, D : responsable du complot de désertion, F : faux-monnayeur, S : menace d'incendie) ; lettres qui composeraient de longues phrases sur les vôtres si la justice n'avait pas définitivement tiré un trait sur les châtiments corporels.

Vous n'êtes pas là pour parler de votre vie, de la pluie et du beau temps, des radars automatiques qui pullulent au bord des nationales, de la filmographie de Louis de Funès, de la situation politique de la Corée du Nord, des livres de Jimmy Guieu ou du risque que ce soit un malotru qui vous ait ouvert sa portière, même si vous en parlez effectivement, de ça ou d'autre chose, faites comme bon vous semble, nous ne serons pas toujours dans votre dos pour vérifier que vous ne vous y prenez pas comme un manche. Mais gardez la tête froide. N'oubliez pas que vous êtes un parasite et que ce soir il fera nuit, que cette nuit il fera froid, et que bientôt votre estomac crierà famine.

Au fond, soyez hypocrite. Aidez cette conductrice à résoudre un problème de géométrie ou de calcul différentiel si ça peut vous ouvrir les portes d'un petit appartement cosy dans la banlieue de Kandalakcha ; écoutez attentivement ses sermons sur les méthodes de reproduction des loutres en semi-captivité ou ses ragots sur la vie princière à Birmingham du moment qu'elle vous récompense ensuite, pour votre attention, d'un repas chaud que vous auront gentiment préparé ses mioches ; n'hésitez pas à lui parler de la recrudescence des actes de violence gratuite chez les sauvageons de la banlieue parisienne si ça peut vous dispenser d'avoir à commettre un viol. *In-té-res-sez-vous !* C'est le seul moyen. Car vous n'êtes pas là par hasard. Vous êtes là pour vous faire offrir une suite dans un quatre étoiles, un dîner aux chandelles, une assiette de petits fours à un banquet de noces, un coin de canapé pour la nuit, une partie de jambes en l'air, des côtelettes grillées sur un barbecue de jardin, un cunnilingus, un dernier pour la route, une douche,



un massage aux huiles essentielles, peu importe. En vérité, vous êtes là pour vous faire offrir tout ce qu'il y aura à grappiller dans les environs. Et il ne peut pas en être autrement puisque *vous n'avez rien sur vous*, puisque vous vous êtes hardiment débarrassé des derniers dollars qui traînaient au fond de vos poches, à l'instar d'Emile Hirsh (Chris) dans le film *Into the wild*, ce chef d'œuvre tout à la gloire de la divagation allomobile.

Les jours sont longs quand on a la bourse vide. Mais soyez sans crainte, la vôtre est pleine de tout ce qu'il y a dans celle des autres. Ça ne marchera pas à chaque fois. Il faudra se résigner souvent à manger quelques racines glanées par-ci par-là, priant pour qu'elles ne soient pas toxiques comme celles du *Ziganedus venosus*, du *Conium maculatum* ou de la *Datura stramonium*, pourtant prisées de tous les toxicos à la dèche. Il faudra aussi consentir à dormir sur les bancs ou perché dans les étages de ces châteaux en bois, parsemés d'échelles et de toboggans, qui trônent parfois dans les squares pour enfants et qui vous protégeront des averses à moindre coût. De toute façon, ce sera dur ; de toute façon, *vous allez en chier* — autant vous prévenir. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous vous avons conseillé plus haut de maîtriser les techniques qui conduisaient les sages de l'antiquité à l'*ataraxie*, cette absence de troubles du corps et de l'âme que beaucoup convoitent, mais que seuls quelques fadas grecs ont fini par approcher, il y a belle lurette. Il faut y penser. Douze heures passées en cinquième sur les autoroutes slovènes ne seront jamais de trop pour gagner la confiance de votre chauffeur d'un jour et faire valoir auprès de lui votre droit à l'hospitalité. N'importe comment, il faudra ruser. Mais vous n'êtes pas seul. Nous sommes avec vous. Et si vous êtes en train de vous lamenter en pensant à la nuit que vous allez passer dehors à vous geler les tétons dans le trou du cul du Haut Atlas, nous allons vous tirer de ce mauvais pas, et de tous les autres à venir, en vous dévoilant l'art ancestral de la *suggestion*.

L'art de la suggestion, voilà tout ce qu'un auto-stoppeur a besoin d'avoir en sa possession. Le reste est superflu. Le reste (de

la nourriture, un lit au chaud, du fric, des vêtements de rechange, un club échangiste gay, le dernier album de Death in Vegas), d'autres pourront se charger de le trouver à votre place, dès l'instant où vous en manifesterez l'envie, si vous savez les en prier avec suffisamment d'insistance. Car maîtriser l'art de la suggestion, c'est s'offrir le luxe de pouvoir partir *les mains dans les poches* ; c'est donc pousser la dérive jusqu'à ses limites extrêmes.

Il existe de nombreux ouvrages abordant le sujet de la manipulation mentale. La plupart sont à jeter. Nous voudrions insister seulement sur celui qui a été publié à la dérobée par le mystérieux Centre d'Optimisation des Ressources Délétères (CORD). Quasi-introuvable aujourd'hui dans sa version papier, les *Éléments d'hypnose différentielle à l'intention des subjectivités désirantes* ont rapidement semé la polémique chez les routards, suite à certaines rumeurs voulant qu'ils aient été utilisés à mauvais escient par Claude Vorilhon, fondateur du Mouvement raëlien français (MRF) et Pierre Poulain, fondateur de l'Église de la Sainte-Famille <sup>37</sup>.

37. Un exemplaire aurait également été retrouvé à proximité du domicile de Joseph di Mambro, après le suicide collectif qui coûta la vie à 53 membres de l'Ordre du temple solaire, le 5 octobre 1994.

Quoiqu'il en soit, trouvez ce livre ; et tâchez de le connaître dans ses moindres détails. Et même apprenez-le par cœur au lieu de le trimballer partout avec vous comme un trésor qu'on aura tôt fait de vous soustraire. Vous y apprendrez en effet l'art et la manière de persuader n'importe quel individu, par le seul usage de la parole, que vous êtes de l'autre sexe, que vous avez 20 ans de plus ou de moins, que vous parlez le santali, l'aléoute, l'ingouche, l'otomi, le bouriate et même le selkup, l'afar, le swahili ou le bambara-mandigue, que vous êtes un représentant des forces de l'ordre, le PDG d'une multinationale et pourquoi pas un Ummite qui cherche désespérément un astronef pour regagner la constellation de la Machine pneumatique (*Antlia*). Et s'il vous ennuie de parler pour ne rien dire, les *Éléments d'hypnose différentielle* vous donneront également de précieux conseils de lecture afin que vous puissiez entrer plus facilement dans la peau du « bohémien intello », qui jouit d'une excellente popularité dans les pays occi-

dentaux, et épater Aurore Ngoulou ou Abdul Maréchal en leur parlant de l'esthétique transcendantale kantienne ou des prodigieuses performances artistiques qu'organisait le groupe viennois Aktionismus dans les années 80. Vous comprendrez alors que la lecture de *La Princesse de Clèves* ou de *Bel-Ami* pendant vos années lycée n'aura pas été totalement inutile et qu'elle peut même constituer un véritable atout dans votre quête d'une soirée au coin du feu ou d'un ticket gagnant pour le septième ciel.

Vous n'avez pas lu beaucoup de livres ? Inventez-en ! Racontez à Ibrahim Tennenbaum, à Armenak Yameogo et à Dongling Kutambuku l'histoire des *Nuits rouges de la Taïga*, du *Shérif sans pitié* ou des *Aventures de Bob Pascal*, qu'on chercherait en vain dans n'importe quelle bibliothèque nationale. On peut certes déplorer le manque d'intérêt de nos contemporains pour tout ce qui touche de près ou de loin à la lecture. Sauf que vous trouverez votre force là où l'ennemi a ses faiblesses. Dans ces conditions, n'importe quel roman dont vous aurez bâti l'intrigue à la va-comme-je-te-pousse, n'importe quel essai dont vous aurez inventé et le titre et l'auteur, n'importe quel mot dont vous aurez assemblé les lettres au hasard pour former un improbable concept de métaphysique analytique, suscitera l'admiration de vos interlocuteurs. Aussi bien, soyez grandiloquent. Dites-leur tout ce qui vous passe par la tête. Ce n'est pas fou. Les gens sont infiniment crédules et si vous parvenez à convaincre Madeleine Fertillet ou Gédéon Trebouta que vous êtes un chanteur à la mode, un cascadeur hollywoodien ou un expert en physique nucléaire, ils feront tout leur possible pour vous retenir, pour discuter encore un peu avec vous, quelques minutes, quelque heures, en vous proposant au besoin un bol de potage ou en vous invitant à vous vautrer dans leurs draps pendant qu'ils chercheront le sommeil sur un matelas de camping déplié dans le couloir.

Le CORD insiste sur ce point à de nombreuses reprises : ne vous présentez jamais brutalement comme un auto-stoppeur. Soyez vague. Tournez autour du pot. Privilégiez les formules qui

indiquent que vous avez été *contraint* de demander un petit coup de pouce, que ce soit pour une banale panne d'essence, pour une dispute conjugale, pour faire une surprise à votre grand-mère ou pour rattraper le malfrat qui vous a volé votre voiture à la dernière station-service. N'avouez jamais que vous êtes le roi de l'asphalte ou une légende vivante vénérée par tous les adhérents de la *League*. Les automobilistes n'aiment pas les auto-stoppeurs, non. Mais vous n'avez rien à craindre. Vous n'avez jamais fait de stop. C'est la toute première fois. N'avouez jamais que l'auto-stop est votre credo, votre sacerdoce, votre mode de vie pour les siècles des siècles ; n'oubliez pas que vous êtes déguisé en jeune Directeur des Ressources Humaines de la société Accenture.

Pour que l'état d'hypnose soit optimal, Jean Gibourdel, qui pratiquait la télékinésie dans les cabarets lillois sous le pseudonyme de Professeur Maximus, conseille de s'exprimer sur un ton monocorde, en détachant exagérément les syllabes, qu'on fera résonner dans la cavité nasale, à la manière dont s'exprimerait un robot <sup>38</sup>. Pour Gibourdel, on peut s'inspirer de la voix de Guy Debord dans le film *In girum imus nocte et consumimur igni*, dont il n'y a pas lieu selon lui de se demander comment il est parvenu à envoûter une génération entière — au point que certains esprits malhonnêtes, comme Luc Ferry ou Pascal Bruckner, le placent encore du côté des enregistrements dont Gilbert Bourdin, Jean-Claude Reuille ou Lafayette Ron Hubbard assommaient leurs fidèles <sup>39</sup>.

Si vous êtes bon, vous finirez à la table de Christèle Bazireau, de Rémi Lefillatre ou d'Émilien Gouvernet, qui vous ont d'abord ouvert la porte de leur voiture, puis celle de leur domicile, et celle enfin de leur réfrigérateur. Mais si vous excellez dans votre art, si vous êtes grandiose, ils vous confieront encore la clé du donjon où ils s'adonnent en famille aux plaisirs du sado-masochisme, ou celle de la porte blindée d'un imposant coffre-fort, au fond duquel pourrissent les derniers avortons qu'ils ont confiés à une faiseuse d'anges — pour le seul plaisir d'étaler leurs vices sous le nez d'un grand diamantaire ou de l'ancien chef de cabinet de Pierre

38. *Alakazam*, Les Éditions du passe-murailles, 1999, p. 54.

39. Madeleine Skolimowski, « L'Internationale Situationniste et la question des sectes », *Le Monde*, 14.08.1998.

Bérégovoy. Toute activité particulière exige, pour être menée avec une certaine virtuosité, des dispositions particulières de l'entendement et du caractère. Quand les vôtres atteindront un degré éminent et se manifesteront par des exploits allomobilistiques extraordinaires, on pourra qualifier l'esprit auquel elles s'attachent de « génie » ; et cet esprit, *votre* esprit, rejoindra celui d'Elfeda Limplaire, d'Alfred Nivolle, d'Anton Kropov et de Patricia Vambathoven ; et même, si vous êtes un maître, celui de Bernard Marchaland, qui fut le génie qui surpassait tous les autres.

Et l'art de la manipulation vous servira dans bien d'autres occasions. « Avant, tout était ouvert, aussi loin que portait le regard, aussi loin qu'un cavalier pouvait aller. [...] Il n'y avait rien pour t'arrêter, aucun obstacle. » Voilà les propos que King Vidor met dans la bouche de Dempsey Rae (Kirk Douglas) dans le film *L'Homme qui n'a pas d'étoile* (*Man with no Star*, 1955). Mais c'était sans compter sur les hommes, qui élèvent partout des barrières et des murailles, pour le plaisir de dessiner des îles jusque sur les continents. Il y a les péages, sur lesquels nous avons déjà tergiversé, et il y a les frontières. Chaque fois que vous serez amené à passer un poste douanier, chaque fois qu'on vous demandera de décliner votre identité, la connaissance des techniques présentées par le CORD pourra s'avérer décisive.

Personne n'a intérêt à connaître votre véritable patronyme : ni votre chauffeur, qui sera déçu d'apprendre que vous n'êtes pas davantage Jeff Koons que cette Marie-couche-toi-là de Carla Bruni ; ni les agents des douanes, qui ont pourtant votre portrait-robot sous le nez, mais que la crainte de se faire étripper sauvagement incitera à courber l'échine, et à vous céder tous les passe-droits. Dans tous les cas, si vous n'avez pas la chance d'être en possession d'un faux passeport, il existe toujours, dans un rayon de cinquante kilomètres autour d'un point de contrôle, un endroit moins surveillé que les autres.

Si vous entreprenez de rejoindre le Laos depuis le Vietnam, au niveau du Col Barthélémy, qui relie Muong Sen (CAM) à Nong

Het (LAO), il peut être profitable de marcher jusqu'au lieu dit « Dong Giang », à 11 km au nord-nord-est de Muong Sen, dans le lit de la petite rivière Ca, où les militaires rechignent le plus souvent à s'aventurer. Mais à quoi bon se compliquer la vie ? À quoi bon exposer sa chatière ou son urètre aux petites griffes acérées du redoutable candiru (*Vandellia cirrhosa*) ?

Dès qu'ils approchent d'une zone frontalière, le *Guide* de la FFAS conseille aux auto-stoppeurs de monter à bord d'un camion, dans lequel ils pourront se dissimuler plus facilement en cas d'urgence. Certains routiers, s'ils vous ont à la bonne, accepteront de vous ouvrir eux-mêmes les portes de leur container, malgré les risques évidents que cette faveur fera peser au-dessus de leur tête. Ils pourront toujours clamer ensuite qu'ils ne vous ont pas vu monter à bord, que vous avez profité d'une longue pause sur une aire d'autoroute pour vous confondre avec leur cargaison. Mais ce n'est pas à de vieux douaniers qu'on apprend à froncer le nez en tirant la langue. De toute façon ce n'est pas votre problème. Vous n'en avez rien à branler qu'un camionneur de plus perde son permis ou sa carte de séjour à cause de vos mauvais tours de forban des temps modernes. Ce qui compte pour vous, c'est seulement de sauver votre cul des filets de la police.

Comment passez la douane en toute sécurité ? Tant que vous n'êtes pas recherché activement par les forces de l'Empire, vous pouvez tenter votre chance et présenter votre passeport — en prenant soin toutefois de ne pas le laisser traîner trop longtemps sous les yeux du conducteur, qui pense encore que vous êtes Madonna ou la réincarnation de l'Ayatollah Khomeiny. Il pourra se révéler avantageux de l'avoir chiffonné légèrement, afin de rendre quelques lettres illisibles. Le chiffonner un peu oui, mais non pas le tacher de manière trop évidente avec, par exemple, du café, ce qui aurait l'effet inverse et vous tiendrait immédiatement en suspicion. Pour tout ce qui a trait à l'altération de vos papiers, nous suivons la règle de Josef Martin Bauer : la modification minimale pour l'effet maximal. Un simple « e » qui disparaît de votre nom

de famille, un prénom composé qui se décompose, une date de naissance qui vous vieillit de deux jours peuvent suffire. Beaucoup ont regretté d'en avoir fait trop.

L'auto-stoppeur doit apprendre à jouer avec les apparences, comme la chauve-souris des *Fables* de La Fontaine qui, confrontée successivement à la voracité de deux belettes, se fait une première fois oiseau plutôt que souris (« Je suis oiseau : voyez mes ailes : / Vive la gent qui fend les airs ! ») et plutôt souris qu'oiseau la deuxième (« Qui fait l'oiseau ? c'est le plumage. / Je suis souris : vivent les rats ! »). Et La Fontaine de conclure par cette jolie morale, qui devrait seoir à tous les routards de notre espèce : « Plusieurs se sont trouvés qui d'écharpe changeants / Aux dangers, ainsi qu'elle, ont souvent fait la figue. / Le sage dit, selon les gens : / Vive le roi, vive la Ligue. »

L'auto-stoppeur, « ce grand opportuniste » (Sérandour), doit connaître l'art du retournement de veste sur le bout des doigts, l'art du « devenir-imperceptible », qui est également l'art de la grande illusion. Non seulement être capable de changer de masque ou de chemise en toute occasion, varier les personnages, les humeurs ; non seulement être capable d'influencer les choix et les désirs de Perette Yommouth, d'Azad-Baran Trifunovic ou de Lester Coquereauumont ; mais tout aussi bien savoir s'éclipser au moment adéquat, s'évaporer dans les airs, s'évanouir comme le visage fuyant des passants qui rasent les murs des quartiers mal famés dès que la nuit tombe.

Et ce n'est pas facile du tout, ne pas se faire remarquer. Être inconnu, même de sa concierge et de ses voisins. Si c'est tellement difficile, être « comme » tout le monde, c'est qu'il y a une affaire de devenir. Ce n'est pas tout le monde qui devient comme tout le monde, qui fait de tout le monde un devenir. Il y faut beaucoup d'ascèse, de sobriété, d'involution créatrice : une élégance anglaise, un tissu anglais, se confondre avec les murs, éliminer le trop-perçu, le trop-à-percevoir<sup>40</sup>.

40. G. Deleuze & F. Guattari, *Mille plateaux*, op. cit., p. 342.

Personne n'aura oublié l'effacement fulgurant de Stephen Peeters dans le roman de Liam MacTaggart, *Vanishing*. « Un instant il était là, à côté, assis à la place du mort ; l'instant d'après il avait disparu. Sans même que j'entende le bruit d'une portière qu'on ouvre et qu'on referme. Il s'était littéralement volatilisé ; et pourtant il était là, toujours <sup>41</sup>. » Et si vous lisez avec profit les *Éléments d'hypnose différentielle*, ne faites pas l'impasse sur *The Secrets of Houdini*, qui livre tous les subterfuges du grand magicien Harry Houdini, qui brilla comme nul autre dans le domaine réservé de l'évasion spectaculaire <sup>42</sup>. Après s'être extrait avec succès de toutes les boîtes ficelées, bidons de lait, tonneaux, malles enchaînées, cellules de prison et autres « *Chinese Torture Cell* » possibles, Houdini parvint encore à s'échapper, le 31 août 1926, soit deux mois précisément avant le jour de sa mort, d'une voiture lancée à pleine vitesse sur une voie rapide, entre Dallas et Denton ; à l'insu des journalistes qui la suivaient dans leurs propres véhicules, et qui ne quittèrent pas l'illusionniste des yeux.

Apprendre le tour du « *outcar* », comme on l'appela alors, tour au demeurant difficile, devrait permettre aux auto-stoppeurs, et notamment aux auto-stoppeuses, de se tirer d'embarras chaque fois qu'ils sentiront qu'un automobiliste, chatouillé par ses hormones, s'apprête à faire une petite bêtise. Identiquement, et bien que les différents types de serrures se soient considérablement complexifiés depuis, le livre de Cannell regorge d'astuces pour dissimuler sur soi une épingle, un tournevis ou une lame de rasoir, qui pourront vous être bien utiles au bout du compte, si vous vous faites kidnapper par un maniaque ou si les forces de l'ordre, fatiguées de jouer au chat et à la souris, finissent tant bien que mal par vous cueillir.

Ce qui précède apportera sans doute de l'eau au moulin de tous ceux qui continuent de voir dans la personne de l'auto-stoppeur un usurpateur de première ou un grossier charlatan ; ce qui, de notre point de vue, ne laisse pas d'être un compliment. Faut-il rappeler que Diogène le chien fut exilé pour avoir « falsifié la mon-

41. L. E. Mac-Taggart, *Vanishing*, Routledge, 1979, trad. Patrick Daudibon.

42. J. C. Cannell, Dover Publications, Inc., 1973.



naie », méfait qu'il revendique dans un de ses ouvrages disparus, le *Pordalos* — du grec *pérdomai* qui signifie « lâcher des vents » ? Du reste, la société a toujours condamné les indigents bien mieux que les menteurs, qu'on applaudit même en riant dès lors qu'ils ont du sang royal qui coule dans les veines. Car pour ce qui est des impostures, ce sera comme pour le reste : les honneurs pour les uns, les châtiments pour les autres. La question n'est pas de savoir si vous êtes ou non un voyou ; des voyous on en croise à la pelle sur le parvis de la Bourse ou de la Défense, et des pires ; la question est seulement de savoir si vous êtes du bon côté de la barricade. Et c'est la même chose pour tout. Il n'y a pas de Bien et de Mal en politique, comme nous l'ont suffisamment répété les philosophes. Il y a seulement ceux qui subissent la violence de la police, et ceux qui en font usage. Mais condamner n'est pas toujours désavouer. Et c'est toujours un curieux mélange de répulsion et de fascination que l'auto-stoppeur provoque dans la psyché des sédentaires — nantis et travailleurs-pauvres confondus — qui nourrissent un vague sentiment de jalousie à son égard, lié peut-être à son indéfectible esprit d'aventure ou à son goût pour le détachement matériel. Et ce sentiment prend naissance dans l'image, valorisée aux yeux de tous, que continue de susciter la figure du bandit de grand chemin.

L'image culturelle du bandit, image littéraire ou populaire, [...] représente, dans les sociétés avancées, la nostalgie de l'innocence perdue et de l'aventure. Si l'on fait abstraction du cadre local et social du brigandage, il reste une émotion permanente et un rôle permanent ; il reste la liberté, l'héroïsme, et le rêve de justice <sup>43</sup>.

43. E. J. Hobsbawm, *Les Bandits*, Maspero, 1972, p. 133.

Car chaque auto-stoppeur réécrit à sa manière la légende de Duluoz. Chaque auto-stoppeur est une canaille, un vieux corsaire barbaresque, une bande de malfrats à lui tout seul. Chaque auto-stoppeur est un terroriste en puissance ; mais un terroriste *poétique*, comme le précisait Frédéric Nordet <sup>44</sup>, puisqu'il aspire seulement à bouleverser la vie des hommes, accablés par le travail malheureux.

44. *Terres, ors, isthmes*, Le Serpent à plumes, 2004.

#### 4. Détournements

LA PRATIQUE DE L'AUTO-STOP n'est pas un simple passe-temps, comme certains esprits conservateurs l'ont trop souvent laissé entendre. S'il s'y joue bien quelque chose qui relève de la *récréation*, c'est en tant seulement que « dans récréation, j'entends toujours d'abord "création" », ainsi que le soulignait Basile Hortelano. S'il y a bien une passivité chez l'auto-stoppeur, c'est une passivité productrice, qui fait de la vacance le prélude à une reconfiguration radicale des liens entre l'homme et l'homme, et entre l'homme et la nature. Non pas tant « le bon usage du monde » d'un Claude Roy, qu'il serait bien péremptoire de vouloir imposer à tout un chacun, ni même « l'usage du monde » d'un Nicolas Bouvier, que « le désusage du monde » d'un José Gonord, en ce sens où « c'est seulement par le "désusage" que les choses désertent la sphère humaine, trop humaine, de l'utilité fonctionnelle, pour redevenir des objets quelconques, à savoir des morceaux de matière dénués de sens, sans place assignée dans un système de signes <sup>45</sup> ». Et il en va de la route et des véhicules comme de tous les gadgets à la mode, qu'on peut aisément déclarer impropres à tout emploi possible, et rendre à leur ineffable destin d'objets. Personne mieux que Félix Heurtevent n'a mis en évidence les liens d'essence entre l'auto-stop et le *jeu*.

45. *Le Bon usage du monde*, Rencontre, 1964 ; *L'Usage du monde*, Payot, 2001 ; *Le Désusage du monde*, Arthaud, 2004.

46. *Petite philosophie de l'autoroute*, Les Éditions de l'aube, 2004.

J'ai beaucoup observé les auto-stoppeurs ; je pense à ce léger sourire qu'ils empruntent, juste avant le départ. J'ai observé ensuite des enfants qui jouent, qui courent dehors, grimpent dans les arbres, ou inventent des histoires abracadabrantes avec quelques pièces de Lego. De là je me suis cru autorisé à tirer la conclusion suivante : du point de vue de la psychologie, il n'y a pas de différence entre partir en stop et se lancer dans une partie de go ou de Kriegspiel, s'immiscer dans les dédales pixellisés des îles de Riven ou des souterrains de Quake III, construire un vaisseau spatial avec des Meccano ; c'est-à-dire, à chaque fois, avoir l'idée de n'en faire qu'à sa tête <sup>46</sup>.

Et Heurtevent d'invoquer Clausewitz, qui montra que de tous les jeux, la guerre était le plus accompli. « Pour Clausewitz il y a d'autant plus jeu qu'il y a hasard. Or, selon lui, "nulle autre activité humaine que la guerre n'épouse le hasard aussi constamment et aussi complètement". À quoi nous voulons répondre : mais bien sûr que si, il y a l'auto-stop ! » Il nous revient en effet, à nous autres auto-stoppeurs, ainsi que nous y invitait Bernard Marchaland, d'« explorer systématiquement le hasard <sup>47</sup> ».

47. *Tu t'en vas*, Gallimard, 1987.

Comme il a été dit, l'auto-stop est un « moyen sans fin », ou plutôt il est à lui-même sa propre fin. L'auto-stoppeur doit donc y trouver un plaisir immanent, c'est-à-dire un plaisir qui n'est pas lié à la satisfaction à venir d'un but fixé à l'avance. Et c'est là que nous retrouvons Giorgio Agamben, pour qui il y a jeu quand il y a passage du sacré au profane, c'est-à-dire « profanation ». « Les enfants qui jouent avec n'importe quelle vieillerie qui leur tombe sous la main, transforment aussi en jouet ce qui relève de la sphère de l'économie, de la guerre, du droit et des autres activités que nous avons l'habitude de considérer comme sérieuses <sup>48</sup>. » Et c'est bien ce que fait l'auto-stoppeur avec les voitures et les flux circulatoires, auxquels il confère un nouvel usage, contraire à leur fonction sociale ; ou mieux, qui les rend inaptés à tout usage possible (« désusage »). Et c'est là qu'est le sens du jeu, qui nous fait entrer dans la « sphère des moyens purs », dans l'univers du détournement — où il est seulement requis de n'en faire qu'à sa tête.

48. « Éloge de la profanation », *Profanations*, Payot & Rivages, 1999.

En vérité, faire de l'auto-stop, c'est se donner comme terrain de jeu le monde, et non plus les espaces minuscules, invariablement clos, que la société réserve à ceux qui souhaitent se délasser entre deux plages de travaux forcés. Des démagogues comme André Comte-Sponville ou Alain Finkielkraut ont souvent reproché aux auto-stoppeurs de s'amuser égoïstement sur des routes appartenant à la collectivité et de déposséder les automobilistes de leur propriété privée, en l'occurrence de leur voiture, en faisant comme s'ils y étaient *chez eux* ; donc de nier la distinction prétendument décisive entre l'espace privé — et « si tu veux que les

hommes respectent ta propriété, alors respecte la leur ! » — et l'espace public. « Qu'ils aillent jouer ailleurs, là où c'est permis ! », se plaignait encore Philippe Val, dans l'un de ses exécrables éditoriaux <sup>49</sup>. Si ce n'est qu'Éléonore Jurmande, bras droit de Pascal Chartier, qui présida la FFAS entre 2001 et 2005, ne l'entend pas de cette oreille.

49. *Charlie hebdo*, n° 578, semaine du 14 au 21 janvier 2008.

Nous n'avons que faire de l'espace public, qui vaut bien selon nous l'espace privé. Reconnaître et se satisfaire du premier, c'est en tout cas admettre l'existence du second, accepter donc qu'on borne notre liberté d'aller et venir, qu'on nous laisse seulement quelques miettes, dont nous devrions nous contenter en gardant le sourire. *A contrario*, ignorer l'espace privé, c'est du même coup ignorer l'espace public, qui n'est pas beaucoup plus excitant, dont on se lasse même plus vite encore. Reste alors l'espace, l'espace géométrique, euclidien et non-euclidien, irréductible, prêt à accueillir les trajectoires de tous nos déplacements. Jamais nous ne jouerons là où l'on nous dit de jouer, c'est l'un des grands principes de notre conception de l'auto-stop : nous aimons mieux prendre que demander <sup>50</sup>.

50. « Espace privé, espace public, quelle place pour les auto-stoppeurs ? », *Revue française de sociologie*, n° 241, janvier 2005, p. 45-78.

Comme l'a constaté le journaliste Christophe Nabucet, le monde est bien mal en point si l'on en juge par la facilité avec laquelle les autorités publiques persuadent la jeunesse désœuvrée d'aller jouer au basket-ball derrière de hautes grilles, posées à la sauvette au beau milieu des villes <sup>51</sup>. Loin de là l'idée que nous nous faisons du jeu, qui doit passer au contraire par une abolition de toutes les frontières. C'est que *de droit*, l'espace est ouvert ; vous êtes libre d'aller où bon vous semble, c'est seulement une question de temps, et parfois aussi de matériel. Beaucoup d'auto-stoppeurs sont devenus maîtres dans l'art de crocheter les serrures, de craquer les digicodes, de déjouer les pièges et les guets-apens ; et vous y travaillez vous-même, au point que nulle enceinte sur terre n'osera se vanter bientôt de pouvoir résister longtemps à vos assauts magnifiques.

51. « La vie derrière les barbelés », *Le Monde diplomatique*, mai 2001.

Nous avons vu que la nécessité pouvait vous obliger à revêtir des identités nouvelles. Mais si vous êtes à l'abri de tout danger, ce qui vous arrivera parfois, et même, malheur ! le plus souvent,

vous serez libre d'en inventer quand même, juste pour le plaisir, comme le firent Violaine Froc et Isabelle Lécrivain ; comme nous le fîmes encore l'été dernier dans le désert de Great Victoria, entre Meekatharra et Kalgoorlie-Boulder. Et c'est l'occasion de mettre en pratique les principes du « théâtre invisible » d'Augusto Boal, qui inspira la « virée terrible » du mystérieux Hakim Bey, et que vous pratiquez parfois dans les rues de la petite ville qui vous tient lieu de base arrière.

On joue une scène hors du théâtre et au milieu de gens qui ne sont pas spectateurs. Ce peut être dans la rue, la queue d'un cinéma, un marché, un train, une voiture. Ceux qui se trouvent là assistent à la scène par hasard. Ils doivent ignorer qu'il s'agit d'un spectacle. [...] Un spectateur est toujours moins qu'un homme ! Le théâtre invisible abolit les rituels : on libère complètement l'énergie théâtrale. L'impact de ce théâtre libre est beaucoup plus violent et plus durable<sup>52</sup>.

52. *Théâtre de l'opprimé*, La Découverte, 1996.

Car pour goûter toute la saveur de l'auto-stop, pour en libérer les subtils parfums, il est conseillé de se fixer des *contraintes*. Et ces contraintes peuvent être de natures différentes. À vous de voir. Il y a les contraintes liées à l'identité, que nous avons évoquées plus haut — et vous êtes libre à tout instant de vous inventer une vie de maoïste, de proctologue, de tueur à gages, et même de jongler d'une personnalité à l'autre, afin de composer une espèce de pot-pourri. Mais des contraintes il y en a bien d'autres. Pour ainsi dire, elles n'ont pour limites que celles de votre imagination. Dire toujours oui ; dire oui une fois sur deux ; dire oui seulement aux myopes de plus de cinquante ans ; changer de véhicule tous les douze kilomètres ; alterner entre la voiture, le camion et la moto ; retenir votre respiration pendant toute la durée du trajet ; se taire ; rire aux éclats à chaque passage de vitesse.

Les possibilités ne manquent pas. Pavel Trcala, pendant son exploration allomobile des Monts de Verkhoïansk, entre Kioussiour et Orotoukan, avait choisi, pour des raisons sur lesquelles nous préférons garder le silence, de monter seulement dans des voitures rouges dont l'un des passagers au moins serait une fil-

lette. Huguette Doumalin, égarée entre Kotonkoro et Sakaba, avait décidé pour sa part de vomir chaque fois que le conducteur lui adresserait la parole. Mais la palme de l'originalité — et partant de la difficulté — revient à François Derambure, qui planifia de relier Sacramento à Baltimore en montant seulement avec des automobilistes ayant catégoriquement refusé de l'embarquer à bord, ce qu'il fit miraculeusement en trois semaines et deux jours<sup>53</sup>.

Le *Guide Lonely Planet du voyage expérimental* de R. Antony et J. Henry pourra élargir votre panel de contraintes (faire du stop avec un fusil de chasse, faire du stop avec ses parents, faire du stop les yeux bandés, faire du stop en se masturbant, etc.), même s'il est patent que les auteurs ont illustré chacune de leurs « expériences » avec des exemples inventés de toutes pièces — ce qui ne remet pas en cause leur valeur humoristique<sup>54</sup>. On appréciera notamment le récit du calvaire du Tony Hawks, ce comédien britannique qui, à la suite d'un stupide pari, s'engagea à faire le tour de l'Irlande en auto-stop accompagné d'un réfrigérateur, et ce non sans un certain succès.

Sur la question des contraintes, on peut difficilement se dispenser de parler des fondateurs de l'OuLiPo, qui appliquèrent à leurs romans les règles qu'ils avaient expérimentées pendant leurs voyages de jeunesse. On pense ainsi aux *Exercices de style* de Raymond Queneau — qui font écho à une excursion entre Dompierre-sur-Besbre et Éguzon-Chantôme qui fut réalisée 99 fois, selon des modalités changeantes (stop « maladroit », stop « vulgaire », stop « angliciste », stop « géométrique », stop « injurieux », stop « gastronomique », etc.) — ou aux romans lipogrammatiques de Georges Perec, qui reprennent à la lettre, c'est le cas de le dire, le principe de deux escapades qu'il réalisa avec Jacques Roubaud en août 1955. Il s'agissait, dans la première, qui correspond au roman *La Disparition*, de relier Soissons à Frontignan (en passant par Provins, Pithiviers, Toucy, Chârost, Boussac, Crocq, Billom, Cunlhat, Bozouls, Nant, Gignac) sans croiser

53. H. Morvan a fait la recension des contraintes que les auto-stoppeurs des années 60 et 70 avaient l'habitude de se donner. Il semble ainsi que leur jeu favori ait consisté à faire du stop dans la direction contraire à celle qu'ils s'étaient fixée. Espérant, comme les joueurs de rugby font seulement des passes aux joueurs qui se trouvent derrière eux, qu'ils finiraient bien, de déviation en déviation, par marquer un essai. *Tuer le temps*, Presses Universitaires de Grenoble, 2001.

54. *Lonely Planet*, 2006.

jamais, dans le nom d'une ville, la lettre « e ». La seconde, qui correspond aux *Revenentes*, et où il s'agissait cette fois de relier Lesneven à Ferrette (*via* Erdeven, Elven, Segré, Gennes, Celles-sur-Belle, Lemeges, Clerment-Ferrend, Besençon, Dejen) en y croisant seulement la lettre « e », ne fut pas aussi laborieuse qu'on peut le penser.

Mais c'est dans *La Vie mode d'emploi*, où Perec entreprend de résumer plus de dix années d'auto-stop expérimental, que l'usage des contraintes est poussé à son paroxysme, non seulement par leur nombre mais aussi par leur nouveauté dans le champ de l'odyssée allomobile (« polygraphie du non-moteur mouvant », « pseudo-quinine allomobile d'ordre 10 », « bi-carré latin voiturique »). Et pour Yann Bourserie :

Il y a à l'évidence un lien profond entre le titre du roman de Perec et l'usage systématique de la contrainte. Dans un même mouvement, Perec nous livre la clef de *La Vie mode d'emploi* et le mode d'emploi de la vie, à savoir : on ne peut vivre qu'en se fixant des contraintes ; mieux, on ne peut vivre libre que sous le joug d'une loi, pour autant qu'on l'aura choisie soi-même. Perec répète Rousseau à sa manière, pour lequel « la loi qu'on s'est prescrite est liberté »<sup>55</sup>.

55. *Une vie sans contraintes : Perec apologue de Rousseau ?*, Vrin, 1993.

Et le rapport au jeu est évident. Qu'on songe au chapitre LXX et au thème du puzzle : « Chaque puzzle de Winckler était pour Bartlebooth une aventure nouvelle, unique, irremplaçable. » Phrase à laquelle répond celle du chapitre XCIII, lorsque Bartlebooth prend de nouveau la fuite : « Chaque aventure de Bartlebooth était pour Winckler un puzzle nouveau, unique, irremplaçable. » Rappelons qu'en juin 1962, les membres de l'OuLiPo avaient assemblé les pièces d'un puzzle de la France de manière désordonnée, avant de s'obliger, en suivant la carte nouvellement créée, de traverser la région du Limousin du nord au sud, ce qui ne leur pris pas moins de deux semaines, puisqu'il fallut, pour aller de Aigurande à Curemonte, traverser d'abord Paimpol, Outreau, Lunéville, Miramas, Mont-de-Marsan, Decazeville, et jusqu'à Bonifacio.

Faire l'apologie de la démobilité n'est pas faire l'apologie de l'ennui, de la passivité, de la morosité, c'est même tout le contraire, vous commencez à le comprendre. La démobilité est le prélude à un élargissement de la vie quotidienne, à l'affirmation de possibilités passionnelles supérieures, à une augmentation qualitative de la vie, et tout cela même est encore faible. En mai 1974, un collectif de briscards de la route entama une « Grande Galère » allomobile, consistant en « une longue succession de trajets vécus intensément dérobés à la vie routinière ». Une seule exigence animait ses participants : « transfigurer le temps, le déchirer, ouvrir d'autres dimensions au cœur même de l'existence cinétique <sup>56</sup> ».

56. Voir Alexa Yakovenko, *Les Temps intenses*, Allia, 2004.

Parmi les réjouissances qu'ils développèrent, citons les « périodes gourmandes », festins s'étalant sur plusieurs jours dans des lieux inédits (comme le péage de l'A26, au niveau de Lannemezan, ou réunis à plus d'une douzaine dans la remorque d'un poids-lourd) ; le « jeu des échanges », où chaque galérien prenait la route avec les vêtements, le portefeuille et les clés d'un autre, tiré au sort ; les « interventions thérapeutiques » où il s'agissait de dénicher des automobilistes au chômage ou en rupture de ban afin de les guider vers de nouvelles possibilités d'existence ; les « trajectoires ambitieuses » où chacun était tenu de rejoindre un lieu mythique inconnu, ne figurant sur aucune carte.

On imagine la folie des préparations de tels actes, l'émotion qui les accompagne, le degré de fantastique qu'ils injectent au réel. À entendre la multitude des jeux ainsi inventés pour enchanter leur vie, presque au jour le jour, on est tenté de croire que les auto-stoppeurs de la Grande Galère cherchaient, comme les personnages d'Alice au pays des merveilles, à vivre des mois féeriques de trente anniversaires <sup>57</sup>.

57. *Ibid.*

Et encore une fois, ça ne tient qu'à vous. Le monde est ce qu'on en fait. Vous pouvez rester assis sagement à votre place et regarder défiler le paysage, en hochant la tête chaque fois que le conducteur vous confiera une banalité, histoire de conjurer le silence. Mais



vous pouvez aussi donner libre cours à toutes vos fantaisies. Et la timidité n'est pas une excuse. Car il y a l'alcool et la drogue pour lever chacune de vos inhibitions. Et c'est là aussi l'intérêt de s'arrêter dans les bouges, pour se donner un coup de chaud, un coup de sang, pour se déchirer la tête et mettre un peu d'animation ensuite dans cette antique Vespa 400 qui a tout d'un fourgon mortuaire.

Jacques Piette explique qu'il ne prend jamais la route sans une fiole de whisky, dissimulée dans la poche intérieure de son blouson, qu'il engloutit en douce s'il sent que l'ambiance est plombée ou que le conducteur projette de lui énumérer les calamités qui ont ponctué le long toboggan qui lui tient lieu d'existence <sup>58</sup>. N'oubliez pas les avantages que procurent les stupéfiants pour faire d'un banal voyage en voiture une expérience métaphysique inouïe, qui vous mettra peut-être en contact direct avec les forces telluriques qui agitent la surface du globe.

58. *La Recherche de la fécalité*, La Fabrique, 2002.

Le livre d'Henri Michaux sur la mescaline, *Misérable miracle*, commence par cette phrase évocatrice : « Ceci est une exploration. » Et à le lire, comment ne pas comprendre qu'il parle aussi de l'échappée nomadique, qu'il pratiqua plus que quiconque, sans jamais bouger de son fauteuil ? Car ici, chaque phrase est à double sens, et Michaux embrasse dans un même mouvement la langue et la route, les phrases et les voitures, les lettres et les auto-stoppeurs, dans un même tourbillon, qui nous emporte encore, lui et nous.

Lancées vivement, en saccades, dans et en travers de la page, les phrases interrompues, aux syllabes volantes, effilochées, tiraillées, fondaient, tombaient, mouraient. Leurs loques revivaient, repartaient, filaient, éclataient à nouveau. Leurs lettres s'achevaient en fumées ou disparaissaient en zigzags. Les suivantes, discontinues pareillement, continuaient de même leur récit troublé, oiseaux en plein drame auxquels des ciseaux invisibles, coupaient les ailes au vol <sup>59</sup>.

59. Gallimard, 1972.

Les rapports entre l'auto-stop et le monde de l'art sont difficiles à établir. Certains s'efforcèrent toutefois de les rendre plus consistants, non sans y laisser quelques plumes, et quelques os. En 1978, une dizaine d'olibrius de tout poil, rassemblés sous le nom énigmatique de « Cercle des sécessionnistes », prit la route de l'Inde, par groupes de deux, en invoquant l'exhortation des Anciens à faire de sa vie une œuvre d'art. Pour Gabrielle Sauvecanne, seule membre du Cercle qui échappa à ce que les journalistes devaient nommer plus tard « le grand gâchis de la jeunesse désœuvrée » :

Il y a en vérité un lien très fort entre l'art et l'auto-stop, lien qui a été mis en exergue par des écoles comme le premier futurisme (1909-1914) et le second futurisme (1918-1930), qui s'efforcèrent chacun de représenter « la beauté de la vitesse » — on pense aux tableaux divisionnistes de Gino Severini ou aux sculptures d'Umberto Boccioni dont les lignes centrifuges se développent en spirale et qui rappellent les errances du vagabond pris dans les flux automobiles <sup>60</sup>.

Dans son *Manifeste programmatique pour un art périphérique*, le Cercle des sécessionnistes reconnaissait puiser son inspiration dans l'« art cinétique », qui chercha également à exprimer la force motrice qui anime toute la vie contemporaine en créant des œuvres « dynamiques », c'est-à-dire douées d'un mouvement réel, interne, et pour lequel l'auto-stop devait constituer un réservoir inépuisable d'expériences sensibles <sup>61</sup>.

C'est l'artiste Simon Jurlande, tête pensante du Cercle et héritier de l'art environnemental américain (notamment des « Ambiances spatiales » de Fabrizio Plessi et Rachel Whiteread) qui présenta à l'exposition « K-Pax » de Dresden, en 1986, une œuvre composée d'un écran géant représentant la carte du monde, sur laquelle se déplaçaient par à-coups plusieurs dizaines de points rouges, traçant de minuscules lignes brisées sur le planisphère. Jurlande avait préalablement équipé autant d'auto-stoppeurs de balises GPS, lui permettant de suivre leurs pérégrinations en temps réel. Avec cette installation, il entendait dépasser l'art cinétique proprement dit, dans la mesure où l'auto-stoppeur ne produit pas

60. Entretien avec Humerya Karabulut, *Valeurs actuelles*, n° 457, juillet-août 1985.

61. Les *Sphères-trames* de François Morellet ou les *Surfaces magnétiques* de Davide Boriani illustrent à merveille cette volonté de faire coïncider « la matière inerte et l'écoulement de la forme ».

son propre mouvement, mais vient se greffer sur le mouvement d'un autre, pour le détourner à ses propres fins<sup>62</sup>. Il redonnait sans le savoir un second souffle au mouvement belge des années 60 dit de l'« ectoparasitisme », qui inspira les analyses de Gilles Deleuze et Félix Guattari sur la condition de l'artiste<sup>63</sup>. Et puis tout bascula.

Le 14 juillet 1989, les onze membres du Cercle des sécessionnistes, parmi lesquels on comptait Jurlande et Sauvecanne, mais aussi Mousserion, Rosnarho et Zucchelli, dont les tabloïdes avaient commencé à narrer les déboires pédophiles, se rassemblèrent dans le centre de Napoli, Piazza Dante Alighieri, les armes au poing, déguisés en personnages de Walt Disney, dans l'intention finale de « faire fusionner la route, le capitalisme et le sang », comme il était annoncé sur le tract que reçurent le lendemain plusieurs grands quotidiens nationaux européens. Après qu'ils eurent descendu la Via Toledo et se furent engouffrés Via Benedetto Croce, certains francs-tireurs des clans de Secondigliano (on évoqua à l'époque les noms de Giovanni Brusca et Pietro Licciardi), outrés qu'une bande de petits merdeux vienne les défier sur leur territoire, ouvrirent le feu sur la procession et laissèrent en quelques minutes dix doublures de Donald, Pluto, Blanche-Neige et Minnie sans vie sur le parvis de la Chiesa del Gesù Nuovo ; pendant que Gabrielle Sauvecanne, retenue quelques instants par un passant, échappait au massacre et devenait le témoin vivant de cette œuvre, préalablement baptisée « *The Hitch-Hikers Death and Resurrection Show* », à la gloire des routards de tous les temps — œuvre dont personne ne prit jamais la peine de questionner la valeur proprement esthétique, à bien des égards remarquable.

Parmi toutes les façons qu'il y a de jouer pendant un voyage en auto-stop, il en est une autre qui retient toute notre attention. Il s'agit de celle, de loin la plus amusante, du *détournement*. Chez les situationnistes, qui ont contribué à en populariser le nom et la pratique, le détournement signifie d'abord l'« intégration de productions actuelles ou passées des arts dans une construction supé-

62. Jurlande reprenait à son compte la distinction aristotélicienne entre les corps « automobiles » et les corps « allomobiles », dont il a été question au début de notre étude.

63. « L'artiste intègre dans son art des objets cassés, brûlés, détraqués pour les rendre au régime des machines désirantes, dont le détraquement fait partie du fonctionnement même. [...] L'artiste amasse son trésor pour une proche explosion, et c'est pourquoi il trouve que les destructions, vraiment, ne viennent pas assez vite. » *L'Anti-Œdipe*, op. cit., p. 39. Les liens avec les paroles de Michel D., champion 2002 de la *League*, dont il a été question plus haut, sont trop patents pour que nous prenions la peine d'y insister.

64. « Définitions », *Bulletin de l'Internationale Situationniste*, n° 1.

rieure du milieu <sup>64</sup> ». Guy Debord y voit lui-même, dans *La Société du spectacle*, « l'action qui dérange et emporte tout ordre existant ». Mais étonnamment, les Situs n'ont jamais appliqué l'exercice du détournement aux véhicules. Or les Boeing se détournent tout aussi bien que les phrases de Hegel ou de Marx, un cutter y suffit, dans un cas comme dans l'autre. Il ne faut pas oublier que c'est pendant l'année 1968 qu'on dénombra le plus grand nombre de détournements d'avion dans le monde, ce qui donna aux mots d'ordre situationnistes une portée sur laquelle Debord et sa clique furent rapidement incapables d'exercer le moindre contrôle. On pense à la « reconquête des territoires du ciel » par le Front de Libération de la Palestine, au lendemain de la guerre des Six-Jours, ou aux pirates de l'air cubains qui organisaient des détournements pour pallier l'absence de liaisons aériennes entre La Havane et les États-Unis. « Tous les pirates de l'air sont des situationnistes », dira en 1969 Emmanuel Rocquencourt, avant de se faire définitivement révoquer de l'IS. Et les auto-stoppeurs feraient bien de s'inspirer de ces pratiques, quoiqu'à leur propre niveau, qui est celui du bitume et non pas des autoroutes du ciel.

Tous les auto-stoppeurs sont des pirates, et pas du tout de la manière dont en parle Michel Le Bris dans ses détestables essais sur la flibuste et la boucanerie, qui portent des titres aussi peu alléchants que *D'or, de rêves et de sang. L'épopée de la flibuste, 1494-1588* (Hachette, 2001), *Histoire générale des plus fameux pirates, tome 2 : Le Grand rêve flibustier* (Phébus, 2002) ou *L'Aventure de la flibuste* (Hoëbeke, 2002) ; et même un ridicule *La Cuisine des flibustiers* (Phébus, 2002). Les auto-stoppeurs sont des pirates de la route, dont ils n'aspirent qu'à dévier le tracé, à emmêler les infinis itinéraires, tout cela à des fins proprement diaboliques, parce qu'ils n'en font qu'à leur tête. Et c'est assurément un beau challenge à tenir.

Depuis Pontaugur, Simone Treude ambitionne de prendre l'A89 en direction de Brive-la-Gaillarde. Mais vous n'allez pas à Brive-la-Gaillarde, vous allez vers Saint-Etienne, Grenoble,

Torino, Genova ; vous voulez descendre le long des côtes italiennes jusqu'à Messina, et pourquoi pas gagner la Sicile avant la mi-carême en pratiquant le bateau-stop. Et toute la difficulté sera de la convaincre ou de la persuader de continuer vers l'est et de prendre l'A72 plutôt que d'obliquer vers le sud-ouest et vous dévier de votre cap. Et de nombreux moyens sont à votre disposition pour détourner une voiture. L'usage de la rhétorique dans un premier temps, renforcé par l'hypnose différentielle si vous avez du mal à faire entendre raison à votre chauffeur. Et si Madame Treude persiste à vouloir traverser la Corrèze plutôt que le Lyonnais, il peut être utile de la menacer, d'abord verbalement, puis en sortant de votre poche un couteau de chasse ou un Beretta 9 mm de votre besace, que vous lui pointerez énergiquement sur la tempe, ou même que vous lui enfoncerez bien profond dans le rectum si vous lui avez déjà demandé de se mettre à quatre pattes et de couiner comme une truie.

Ne rougissez pas à la pensée de ce qu'est le cœur humain. En matière de jeu, la torture vous réservera les plus agréables surprises ; et l'auto-stop sera l'occasion de renouveler sans cesse votre stock de cobayes, qui déclinera d'autant moins que vous appliquerez ce principe universel de la gégène : « retarder à l'infini le moment de la mort <sup>65</sup> ». Et ce n'est pas si défendu que vous croyez. Il s'agit seulement de ne pas se faire prendre. Et voilà comment, dans l'auto-stop, tout se mélange : la philosophie, l'art, la politique, le crime et le jeu ; et c'est en quoi il y va de l'auto-stop comme de la vie, où rien ne doit se laisser séparer.

65. Général Massu, *Nos années algériennes*, Armand Colin, 1982.

## 5. Jawar Ibn Barazal

DANS TOUS LES CAS, VOUS FEREZ DES RENCONTRES. Quelle que soit votre tenue, quelles que soient vos règles du jeu. Des bonnes ou des mauvaises, nous en avons déjà parlé ; mais à tout le moins des rencontres. Tôt ou tard vous croiserez d'autres corps, vous

badinerez avec d'autres consciences ; pour le meilleur et pour le pire. Et s'il fallait trouver un but à l'auto-stop, ce serait seulement celui-là : entrer en interaction avec vos semblables. « J'ai rendez-vous avec les hommes », disait Albert Laparlière chaque fois que le *kairos* lui intimait l'ordre de s'élancer vers l'inconnu <sup>66</sup>. Et vous aussi peut-être.

66. « Ne les fais pas trop attendre », lui répondait immanquablement Ludovic Piaud, pour ironiser sur le caractère foncièrement aléatoire de l'auto-stop. Voir E. Wanpouille, *Vie et doctrine des auto-stoppeurs illustres*, Michea, 2000.

Le monde est grand, vous en avez l'intuition. L'humanité est vaste de six milliards d'individus comme vous et moi, qui vaquent à leurs occupations quotidiennes et dans la vie desquelles vous êtes libre de venir vous immiscer ; que ce soit en tenant à bout de bras un panneau pour Piracicaba ou Chicoutimi, en les alpaguant devant la boutique d'une station-service Shell ou en leur adressant un sourire comme ça, pour rien, comme on aborde un passant dans la rue parce qu'on l'a trouvé craquant. Six milliards d'individus qu'on ne peut atteindre qu'en établissant un premier contact, c'est-à-dire en leur ouvrant les bras, s'ils viennent à vous ; ou en leur tombant dessus, en surgissant à l'improviste dans le cours bien réglé de leurs petites existences sans heurts et sans histoires.

Vous ne serez pas déçu. Vous rencontrerez plus d'individus à errer une seule journée sur l'E8-8 entre Turku et Vaasa que pendant toutes ces années passées à escalader un à un les glissants échelons du monde de l'entreprise ; des drôles de moineaux dont vous ne pouviez pas même soupçonner l'existence : des types avec des gueules pas possibles, des visages burinés par la condition humaine, toute une galerie de portraits vivants, jetés dans le monde sans que personne ne se soit vraiment soucié de leur demander leur avis. Et on pense immédiatement à la rencontre de Julien Alexander avec l'impayable Joyce Johnson, dans les *Souterrains* de Jack Kerouac ou à celle des frères Baxendale avec la racaille de Barrow-in-Furness dans le film *A Grey Sky for a Last Dance* de G. M. A. Schlesinger. Car c'est là aussi, dans le *Lumpenproletariat* mondial, que sommeillent les forces révolution-

naires à venir ; ou de possibles associés pour votre prochain braquage d'un fourgon de la Brinks.

Tu les côtoies, tu les accompagnes, tu te frayes un chemin parmi eux : les somnambules, les brutes, les vieillards, les chômeurs, les gâteux qui se raclent la gorge et tentent de retenir les tremblements saccadés de leurs joues, de leurs paupières, les paysans égarés dans la grande ville, les veuves, les sournois, les ancêtres, les carambouilleurs<sup>67</sup>.

67. *Un homme qui dort*, op. cit.

Devant vous, l'humanité s'offre telle qu'elle est, c'est-à-dire à la fois sublime et tragique : sournoise parfois, majestueuse toujours, comme la « divine misère du monde » qu'évoquait Jean Genet. Nous y voilà : personne mieux qu'un routard n'ira aussi loin dans la connaissance de notre lot, de notre destin, de la source profonde de notre réalité d'homme.

Et cela n'a rien à voir avec le *spectacle* de l'humanité, avec la *représentation* que certains ont voulu donner de ces vies singulières, de ces visages, de ces regards — on ne peut pas se laisser gagner par la philanthropie universelle sans lever un peu son cul, sans lever le camp ; on ne peut pas embrasser le monde à travers un écran de télévision ou au détour d'une exposition photographique et filmique, même si elle prétend en rendre toute la richesse<sup>68</sup>. Rien ne peut se substituer à l'expérience vécue. Vous déambuliez sur les boulevards d'Ispahan et vous êtes tombé sur Jawar Ibn Barazal, avec son nez écrasé, sa mâchoire pendouillante, ses rares cheveux sur le crâne et sa démarche de cosmonaute en apesanteur. Et il était bien là, devant vous, il vous a suffi de déplier le bras pour lui serrer la pince. Il était là, hésitant, vous regardant du fond de ses yeux pers qui en avaient vu d'autres, faisant de son mieux pour construire des embryons de phrases à partir des rudiments d'anglais qu'il avait fini par apprendre, comme ça, en tâtonnant, comme un enfant finit par apprendre à marcher — et vous seul savez où tout cela a bien pu finir.

68. Nous pensons en particulier à la détestable exposition *Six milliards d'autres*, du photographe Yann-Arthus Bertrand, sponsorisée par le groupe BNP Paribas.

Qui oserait mettre en balance cette *présence* de Jawar Ibn Barazal avec une banale photographie ? Vous pouvez, en surfant

des heures sur Facebook, observer la photo d'identité de toute une floppée d'individus, éparpillés aux quatre coins de la planète, et certes cela produit un certain vertige métaphysique, lié à l'infinie variété que la nature a su donner à la traditionnelle *forme-visage*, dont on ne se lasse pas de contempler toutes les nuances. Mais ces photos sont inertes. Les individus qu'elles représentent pourraient tout aussi bien être morts et enterrés, comme les membres de la bande à Bonnot sur ces clichés pris par la police en 1912, quelques jours avant qu'on leur passe la nuque à la Veuve Couperet. Et il y a un monde entre ces images immobiles, figées, au regard éteint, et la vôtre, l'image que vous renvoyez au monde, bien vivante celle-là, avec vos yeux qui pétillent et votre éternel sourire en coin.

Surtout, il y a une incompatibilité foncière entre les conditions de toute rencontre possible et la foule. On n'embrasse pas l'humanité dans la cohue des galeries marchandes ou sur les plages bondées de la Côte d'Azur, où les corps nus s'agglutinent jusqu'à former une conglomération de chairs que Bastien Gendarmerie évoquait en parlant de « semi-partouzes <sup>69</sup> ». Ces lieux, comme les grandes surfaces, les aéroports, les complexes hôteliers, les parcs d'attraction — où l'on peut aller très aisément, mais d'où l'on ne peut sortir qu'avec beaucoup de peine et une extrême difficulté —, sont à fuir ; on y travaille le goût du crime bien plus sûrement que l'amour de son prochain. Votre place est ailleurs.

Vous rencontrerez l'Homme par hasard, dans une Simca 1000 conduite par un petit chauve ou une grande rousse, par un vieillard prostré sur son volant ou une étudiante rêveuse, perdue dans ses pensées. Ça vous sautera aux yeux : six milliards d'individus condensés dans les traits d'un seul type, la main droite serrée sur le levier de vitesse, qui vous donnera à comprendre le sens profond de notre présence sur la planète Terre bien mieux que tous les livres d'histoire et de sciences naturelles. Comme le disait déjà Montaigne, qui en savait plus long que nous sur ces questions, « chaque homme porte la forme entière de l'humaine condition <sup>70</sup> ».

69. *Partouzes et semi-partouzes. Proximités du corps de l'autre*, Christian Bourgois, 1989.

70. *Essais*, III, 2.



N'en déplaise à Khalil Moktar, dont nous rapportions plus haut les propos, il n'y a pas de barbares. Le concept de « barbare », comme celui d'« étranger », est une détestable invention de sédentaire pantouflard, qui n'a jamais mis un bout de pied dehors, tout occupé à défendre son insignifiante propriété privée ; tout disposé à rétablir la peine de mort à l'orée de son carré de pelouse. Il n'y a pas de barbares, pas d'étrangers, rien de tout cela n'a de sens ; il n'y a que des histoires individuelles, l'empreinte du temps et de la nature sur des corps et des mémoires, des souvenirs au fond des yeux, des cœurs qui battent. Il y a seulement des subjectivités engluées dans les écueils du destin, battant frénétiquement des jambes pour surnager dans le torrent tumultueux des jours qui passent ou se laissant délibérément couler pour explorer les Abysses. Et Montaigne encore : « Il n'y a rien de barbare et de sauvage en cette nation [le Brésil], à ce qu'on m'en a rapporté : sinon que chacun appelle barbarie, ce qui n'est pas de son usage <sup>71</sup>. » Ajoutons immédiatement : et ce qui remet en cause ses petits intérêts de propriétaire. Platon était suffisamment clair sur ce point dans *La République* : il n'y a de barbares pour une cité que si elle détient des trésors dont elle craint de se faire déposséder <sup>72</sup>. Et c'est précisément l'image que tout un chacun se fait de l'auto-stoppeur, ce fanfaron prêt à détrousser les automobilistes et pourquoi pas, à la manière de Maldoror et de son bouledogue, à déflorer leurs enfants délicates, assoupies sur la banquette arrière, avant de les évider comme des poulets.

Mais il n'y a pas de barbares, ni égarés sur les bords des routes nationales, ni accrochés au volant des automobiles, le cul enfoncé dans le siège conducteur. Non, il y a seulement des *amis* et des *ennemis*. Ceux qui vous ouvriront les portes du monde, et ceux qui s'acharneront à les refermer devant vous. Et ça n'a rien à voir avec la bipartition entre les gentils et les méchants. Vous constaterez que les méchants sont souvent des individus tout ce qu'il y a de plus fréquentable. Quand on a les « gentils » flics aux trousseaux, il est préférable d'avoir sympathisé avec un automobiliste qui ne craint pas de laisser quelques cadavres dans son sillage.

71. *Ibid.*, I, 30.

72. « Il faut donc, mon ami, agrandir encore la cité, et pas d'un petit nombre, mais d'une armée entière, qui puisse se mobiliser pour protéger tous les biens de la cité, et qui puisse combattre les envahisseurs pour les biens dont je viens de parler. » (374 a)

Notre psychologie est complexe. Chaque subjectivité est le fruit d'une savante alchimie où se mêlent et la barbarie et la grâce, dans des proportions jamais établies de manière définitive. Et nous ne pouvons pas suivre Pascal, pour qui l'homme n'est « ni ange ni bête » (*Pensées*, fr. 557). Il nous semble plus juste de parler d'un continuum *bête-ange*, où chaque individu vient trouver sa place, changeante avec le temps, se rapprochant parfois d'un extrême ou de l'autre, au hasard de ses humeurs et des circonstances mondaines ; au hasard des types qu'il croisera sur la chaussée. Car non seulement le monde est habité de six milliards d'âmes, mais chacune d'entre elles est plusieurs, ce qui commence à faire beaucoup de monde. Chaque individu se décompose de l'intérieur en une nouvelle humanité, logée quelque part entre le talon d'Achille et la glande pinéale. Et c'est ce qui fait que chacun d'entre nous est unique. Vous avez roulé votre bosse du Détroit de Bab el Mandeb au Cap de Bonne-Espérance, des Îles Nicobar jusqu'aux Plaines de Mandchourie, vous connaissez chaque oasis du Désert de Kalahari, chaque hameau de la Basse-Californie et vos conclusions sont formelles, il n'y a pas deux individus qui soient identiques, de même que personne n'est seulement un ange ou seulement un barbare.

Vous avez rencontré Gérard Papillon, ce Châlonnais qui vous a pris maladroitement dans ses bras gourds, en larmes, quelques heures seulement après avoir massacré sa femme et ses trois chiards à coup de club de golf, derrière une caravane du camping de Ruines en Margeride. Et il pleurait le pauvre homme, il pleurait parce qu'il n'avait pas eu le courage d'appuyer sur la gâchette de son vieux Beretta, ensuite, pour aller retrouver sa jolie famille à la droite du bon Dieu. Gérard Papillon qui vous a demandé de lui rendre un petit service. Vous avez rencontré Maria Khvatova, cette veuve qui se rend chaque soir dans la banlieue de Tishomingo, Oklahoma, pour servir des repas aux plus démunis et leur apporter un succédané de chaleur humaine ; Maria Khvatova qui n'hésitera pas à vous soûler la gueule à l'eau-de-vie et à vous donner aux flics,

si elle peut vous soutirer au passage les fripes et les saletés qui traînent au fond de votre baluchon dégueulasse.

Et c'est tout ce qu'il y a à retenir : on ne peut pas savoir, en présence d'un individu, quelle sera sa petite alchimie à lui, comment sa composition moléculaire réagira avec la vôtre : si vous réveillerez l'ange en lui, ou la bête. C'est tout l'inverse d'une galerie de portraits, où l'esprit conçoit petit à petit des invariants, des règles de composition, comme si la nature avait économisé ses forces en produisant seulement des petites différences, de légères variations d'un visage à un autre. Mais on ne sait rien d'un visage tant qu'on l'observe sur une toile ou un écran à deux dimensions, ou même en 3D s'il a été sculpté à même le roc ; tant que vous ne savez pas si la conscience qui l'habite souhaitera vous éclater la tête contre un mur ou unir son sexe au vôtre sans même qu'un préservatif ne l'en sépare.

Le moment est venu peut-être de parler de *l'Invitation au voyage* de Charles Baudelaire, qui a conditionné la conception que beaucoup se sont faite, et que certains se font encore, de l'odyssée lointaine. Sans compter la version romantique-bourgeoise que Baudelaire donne des pays des Mers du Sud (avec leurs meubles laqués et leurs couchers de soleil à deux balles, avec leurs parfums épiciés et leur exotisme kitsch), le poète ne voit dans l'Ailleurs, ce « pays qui te ressemble », que les traits de celle qu'il souhaite emmener avec lui. « Les soleils mouillés / De ces ciels brouillés / Pour mon esprit ont les charmes / Si mystérieux / De tes traîtres yeux / Brillant à travers leurs larmes <sup>73</sup>. » À quoi bon partir au bout du monde, si c'est pour y chercher ce que l'on a déjà ici ? À ce titre, nous suivons Claire Boursier quand elle voit en Baudelaire, avec cette *Invitation au voyage*, « le premier touriste des temps modernes ou peut-être le dernier des colons <sup>74</sup> ».

Et l'auto-stop démontre tout le contraire. Il ne s'agit pas de se faire inviter par un amant transi dans un hôtel six étoiles des îles Fidji ou de l'isthme de Taravao. Soyez certain, dans ces conditions, de ne voyager jamais. Car c'est seulement le voyage qui, parfois,

73. *Les Fleurs du mal*. On retrouve cette vision désabusée du monde dans le poème *Le Voyage*, où Baudelaire, misanthrope comme jamais, raille les illusions du voyageur : « Ô le pauvre amoureux des pays chimériques ! / Faut-il le mettre aux fers, le jeter à la mer, / Ce matelot ivrogne, inventeur d'Amériques / Dont le mirage rend le gouffre plus amer ? » ; et l'ennui universel qui règne sur toute la surface du globe : « Et, malgré bien des chics et des désastres, / Nous nous sommes souvent ennuyés, comme ici. » ; et la première strophe de la

septième partie :  
 « Amer savoir,  
 celui qu'on tire  
 du voyage ! / Le  
 monde, mono-  
 tone et petit, au-  
 jourd'hui, / Hier,  
 demain, tou-  
 jours, nous fait  
 voir notre  
 image : / Une  
 oasis d'horreur  
 dans un désert  
 d'ennui ! ». Au  
 point que le  
 poète en vient fi-  
 nalement à invo-  
 quer la Mort,  
 qui seule pourra  
 lui permettre  
 d'échapper à ce  
 monde sans joie  
 et lui offrir la  
 possibilité du  
*nouveau*.

74. *Quand la bourgeoisie rêvait du bout du monde*, Les Éditions des feuilles mortes, 2004.

75. *Tamara de Lempicka : les autoportraits*, Amsterdam, 2007.

nous invite ; non pas tant l'invitation *au* voyage, que l'invitation *du* voyage. Comme une grande trouée qui s'ouvre dans le cours de votre vie ordinaire ; comme des voix qui résonnent dans votre crâne, les voix de Mimoun El Houari, de Jamal Kaakati et de Xiaohu Xiang, que vous ne connaissez pas encore, et qui pourtant vous appellent, qui vous invitent à suivre les chemins tortueux du *kairos*, qui vous mèneront jusqu'à eux.

Tendez un peu l'oreille. Six milliards d'inconnus vous lancent constamment une invitation à venir les rejoindre, à venir partager un bon ou un mauvais moment avec eux, à Nanortalik ou à Oulan Bator. Et si parfois, dans le quotidien des jours ordinaires, les hommes ont tout l'air de machines programmées pour le travail et la consommation, refusant tout élément de nouveauté dans leurs vies suspendues au-dessus du vide, il y a quelque chose en eux, comme un cri sourd, qui réclame une rupture ; il n'y a pas d'être humain sur cette terre qui n'attende secrètement un bouleversement radical de ses conditions d'existence.

Voilà comment Céline Gourse a interprété l'*Autoportrait* (1932) de Tamara de Lempicka :

Cette grande bourgeoise du Paris des années folles, au volant d'un véhicule aux couleurs délavées, le visage emmitoufflé dans un grand foulard de soie grise, est légèrement en retrait du tableau. [...] Elle jette un coup d'œil vers le spectateur. Tamara de Lempicka regarde, le visage à peine tourné. Elle fixe un point invisible, mais que nous, les spectateurs, nous pouvons aisément assigner puisque ce point, c'est nous-mêmes : notre corps, notre visage, nos yeux. En apparence, cet échange est simple ; il est de pure réciprocité : nous regardons un tableau d'où une automobiliste à son tour nous contemple. Rien de plus qu'un face à face, que des yeux qui se superposent. Et pourtant cette mince ligne de visibilité en retour enveloppe tout un réseau complexe d'incertitudes, d'échanges et d'esquives. [...] Les yeux de la conductrice saisissent le spectateur, le contraignent à entrer dans le tableau, c'est-à-dire dans l'habitable de la voiture. Inversion du rapport originel qui lie l'auto-stoppeur à l'automobiliste, où c'est maintenant le second que semble agiter le désir d'accueillir le premier <sup>75</sup>.

Et les choses vont plus loin encore, car ce tableau est un autoportrait, et le spectateur, c'est d'abord Tamara de Lempicka elle-même, au moment où elle s'est prise pour modèle. On assiste alors à une fusion entre le peintre et le spectateur, entre l'automobiliste et l'auto-stoppeur ; et cette fusion, c'est le « choc des mondes », dont parle la biographe de la peintre polonaise : deux mondes qui brusquement se superposent, se combinent, s'allient comme on allie le fer et le carbone, pour produire de l'acier.

Et l'*Autoportrait* de 1932 n'est jamais que l'invitation à créer un troisième monde à partir de deux mondes prétendument hermétiques, troisième monde dont l'habitable du véhicule offrira le socle. « Autrui, c'est un monde possible, tel qu'il existe dans un visage qui l'exprime <sup>76</sup>. » Et à rebours des analyses de Lévinas, dont nous avons montré les limites, celles de Badinter permettent de comprendre pourquoi l'Autre suscite tout aussi bien la fascination que la terreur. Car l'Autre, c'est celui qui m'apprend que mon monde n'est pas le seul, que des mondes même ce n'est pas ça qui manque. Face à Autrui, la conscience solipsiste réalise avec effroi que son monde est tout ce qu'il y a de plus contingent, tout ce qu'il y a de plus *dispensable*. Et de cette terreur peut naître un désir, qui est celui de Baudelaire : désir de réduire le monde de l'autre au mien ; autrement dit, désir de l'asservir (« C'est pour assouvir / Ton moindre désir »), de l'anéantir même.

Car c'est bien de cela dont il est question dans *l'Invitation au voyage*, qui offre le paysage d'un monde anonyme, vidé de toute présence humaine, comme après un cataclysme — jusqu'à ces vaisseaux inhabités qui dérivent (« Vois sur ces canaux / Dormir ces vaisseaux / Dont l'humeur est vagabonde ») —, et qui seul permet de dire au poète : « Là, tout n'est qu'ordre et beauté ». Vision du monde désolante s'il en est. Car si autrui est un autre monde possible, il représente aussi « l'heureuse possibilité du désordre » (Calori) ; autrement dit, la possibilité qu'une main baladeuse vienne enfin déchirer le film de protection que chacun secrète autour de son petit bout de viande. Et c'est d'autant plus vrai de

76. Albert Badinter, *Qu'est-ce que l'altruisme ?*, Stock, 1991.

l'auto-stoppeur, qui ne craint jamais de s'inviter chez la première bonne poire que la Fortune mettra sur son chemin. « L'auto-stoppeur est un joueur ; cela est constant. C'est un coquin ; cela ne se contredit point. C'est un hardi ; tout le monde en tombe d'accord. C'est un malandrin ; personne n'en juge autrement <sup>77</sup>. »

77. Voir Vincent de Maignelais, *La Vérité prononçant ses oracles sans flatterie*, Proses et vers, 1976.

Or, un voyage autour *du* monde est toujours aussi un voyage à travers *les* mondes, les milliards de mondes qui se frottent les uns aux autres sur ces quelques bouts de continents qui furent autrefois la Pangée et dont les géophysiciens sont capables de déterminer avec précision les déformations orogéniques des 60 millions d'années à venir. Les touristes, où qu'ils aillent, aspirent à rester dans *leur* monde, c'est-à-dire à se sentir partout chez soi.

Le voyage organisé correspond au non-lieu, c'est-à-dire à aller dans l'espace d'autrui sans sa présence. [...] Le touriste ne semble à l'aise que parmi les autres touristes. Il désire retrouver la même chambre et le même menu, comme chez lui, pour ne pas être dépaycé et avoir à s'acclimater. Il lui faut un environnement qui soit le plus neutre, le plus familier possible. Le tourisme est au voyage ce que le consensus est à la politique : à savoir, le minimum à partager <sup>78</sup>.

78. P. Estienne, « La tyrannie douce de l'air conditionné », art. cité.

L'auto-stoppeur, pour sa part, qui virevolte de véhicule en véhicule, de monde en monde, élargit constamment le sien, jusqu'à le faire coïncider bientôt avec la « machine ronde » (La Fontaine). Et c'est bien de cela qu'il s'agit : façonner son monde en y intégrant des éléments qu'on aura pioché au hasard dans ceux des autres ; butiner parmi les mondes ; composer sa vie à la manière impressionniste. Car à l'issue de la rencontre avec l'Autre, avec l'Homme, il y a l'épreuve de soi-même. « J'employai le reste de ma jeunesse à voyager, à voir des cours et des armées, à fréquenter des gens de diverses humeurs et conditions, à recueillir diverses expériences, à m'éprouver moi-même dans les rencontres que la fortune me proposait [...] <sup>79</sup>. »

79. René Descartes, *Discours de la méthode*, II.

Et c'est ce que racontent tous les auto-stoppeurs, d'Alena Mamulongo à Tchou Yang, en passant par Luc Bureau, Olivier Frissonnes, Vladas Sapranavicius ou Guillaume Soleillant. « Je ne

me souviens plus exactement jusqu'où je me suis rendu, quelque part entre la Géorgie et l'Alabama, ou peut-être au *Mississippi*. Peu importe, mon but n'était pas de découvrir le monde, mais de me découvrir moi-même <sup>80</sup>. » Chacun réaffirmant à sa manière la grande leçon d'Hermann de Keyserling, qui vaut tout aussi bien pour vous : « Le plus court chemin qui mène de soi à soi-même passe par les quatre coins de la planète <sup>81</sup>. »

80. L. Bureau, *L'Idiosphère. De Babel au village global*, Montréal, L'Hexagone, 2001, p. 185.

81. *Ibid.*, p. 843.





IV.

LE BLOUNT S'EN CHARGERÀ



## 1. Spinoza voyageur

**V**OUS AVEZ DÉCOLLÉ. Vous êtes confortablement installé sur le siège passager d'une Peugeot 607 ou d'une antique R4 Safari lancée à toute allure sur le revêtement carrossable de l'E789, composé essentiellement de goudron, de brai et de bitume naturel (*pix tumens*). Vous regardez défiler les arbres millénaires des Buffalo Head Hills ou onduler les dunes de l'erg de Tihodaine, à proximité de Zaouatallaz. Du reste, tout se passe comme prévu. Vous roulez ; vous flottez même, après être resté à attendre debout pendant des heures, les jambes pesamment clouées dans le sol. Quelqu'un a dit, nous croyons nous souvenir que c'était un poète russe, que nous ne sommes sur cette terre que l'ombre des poussières stellaires qui flottent dans l'espace. Mais nous sommes bien d'autres choses encore. Ces choses, la grande aventure de l'auto-stop, en tant qu'elle est une « réinvention des puissances de l'homme » (Marchaland), peut nous en dévoiler quelques bribes, nous l'avons vu ; et davantage encore, pour les plus intrépides, pour les plus fous, qui toucheront peut-être le mystère de l'existence du bout des doigts ; au risque d'attiser la convoitise — et bientôt les réprobations frustrées — de tous les autres, de tous ceux qui restent à leur place. On n'est jamais libre impunément.

Dans son essai *Voyage au bout de la route*, Franck Michel a sciemment présenté l'auto-stop comme une pratique juvénile, ou du moins comme un simple « rite de passage » entre l'enfance et l'âge adulte.

La première grande expérience auto-stoppeuse entremêle donc rite d'initiation et quête de soi. Elle règle définitivement toutes les crises d'adolescence, des jeunes désaffiliés ou désorientés, des jeunes « sans problèmes » mais qui s'ennuient à vivre. Elle annonce l'envol vers la vie adulte et pose les jalons d'autres routes à découvrir <sup>1</sup>.

1. Les Éditions de l'aube, 2004, p. 81.

Dans ce navet, qui sacrifie à tous les clichés, se confondent éloge de l'errance et magie de la rencontre fortuite, avec des accents qui tiennent parfois du mysticisme *new age*. Soyons honnêtes, *Voyage au bout de la route* aurait pu rester inaperçu parmi les milliers de livres insignifiants que les gens de lettres (ou assimilés, comme Franck Michel) nous pondent à la chaîne. Mais c'était sans compter la dernière phrase du chapitre 3, page 105 : « Équipement adéquat indispensable et pratique zen conseillée. Aussi bien que le bouddhisme, faire du stop confère à la maîtrise de soi et au *respect des autres*. » (Nous soulignons.) Le « respect des autres » : il n'en fallait pas plus. Franck Michel était loin d'imaginer, en voulant redorer le blason des auto-stoppeurs, qui peinent à trouver leur place dans le marasme idéologique du début des années 2000, que son ouvrage à destination des bobos et des anciens soixante-huitards renégats — dont il avouera ensuite qu'il constituait un leurre pour se faire inviter une fois dans sa vie au festival malouin *Étonnants voyageurs* — susciterait un tollé général dans le petit monde de l'intelligentsia parisienne.

2. Voir par exemple les humeurs de Bernard-Henri Lévy : « Les routards parlent aux routards », *Libération*, 01-02-2005 ; « Les routards au mépris des routiers ! », *Le Figaro*, n° 1547, du 12 au 17 février 2005 ; « J'irai cracher sur vos pare-brises », *Capital*, mars 2005 ; « Pour en finir avec le mythe de l'auto-stop », *La Tribune*, 17-04-2005 ; « Haro sur les routards ! », *Le Nouvel entrepreneur*, juin 2005 ; « Du bon usage du flingue à l'intention des allomobi-

C'est l'insupportable Michel Onfray qui ouvrit la boîte de Pandore, avec sa tribune du 25 janvier 2005 dans le journal *Le Monde* intitulée « Le respect de qui ? ». André Glucksmann et Yves Michaud lui emboîtèrent immédiatement le pas. Et bientôt, on ne compta plus les articles et les bulletins stigmatisant l'« irrespect notoire » ou la « confondante immoralité » de tous les auto-stoppeurs en exercice <sup>2</sup>.

À en croire ce pot-pourri de galimatias stériles, un certain nombre d'automobilistes bien-pensants — en fait l'exécrable bande des sénescents « nouveaux philosophes » — estimait que la pratique de l'auto-stop était excessivement cavalière dans le contexte de la flambée des prix du pétrole et même, s'appuyant sur un certain nombre de faits-divers auxquels nous n'étions pas tout à fait étrangers, affirmait que le comportement des auto-stoppeurs risquait d'exacerber encore le sentiment d'insécurité dans le pays. Alors la conclusion tomba, irréfutable : il fallait exiger, comme

l'exigèrent les habitants de l'Arkansas en 1987 ou plus récemment les populations réactionnaires autrichiennes, l'interdiction pure et simple de l'auto-stop en France ! *Libération* publia dans son édition du 17 janvier 2006 un retentissant « Appel au bon sens », signé par les représentants de la deuxième gauche, lentement acquise au sarkozisme rampant, et qui s'achevait par les mots suivants :

Nous réalisons que nous avons été aussi imprévoyants que les cigales de La Fontaine en préférant développer nos loisirs et en négligeant les efforts indispensables pour rester dans la course du monde. Mais la fête est finie. L'humanité doit accepter de grandir et d'en finir avec des enfantillages bons pour les chevelus des lointaines années 60. La maturité est de rigueur en cette période cruciale de l'Histoire où se joue notre avenir ou notre déclin. Nous le demandons donc d'une seule voix au Parlement de la République : Finissons-en avec la déplorable pratique de l'auto-stop !

Tout au long de cette polémique, qui enfla jusqu'au 17 février 2006, date à laquelle Fabrice Vaccaro, un jeune sarthois, remporta haut-la-main le *Hitch-Hiking Contest 2006*, qui se tenait dans les zones reculées du désert australien, aucun journaliste ne prit soin de donner la parole aux usagers de la route, qui auraient probablement tenu un discours moins unilatéral à l'endroit des auto-stoppeurs.

Mais la question de la morale était posée. Franck Michel, dont le *Voyage au bout de la route* avait fini par rejoindre la liste des *best-sellers*, se garda bien d'y répondre par lui-même. On apprit en effet quelques semaines plus tard qu'il avait été sollicité de longue date par Bernard-Henri Lévy pour participer à la rédaction d'un carnet de voyage sur les États-Unis<sup>3</sup>. Et c'est donc cette question de la morale — que nous allons transformer immédiatement en une autre question, celle de l'*éthique*, non sans avoir pris soin de désarticuler la première, comme nous désarticulons parfois certains corps encombrants, pour les dissimuler dans un sac de voyage — que Franck Michel nous lègue, comme le Valet Noir d'un jeu de

listes », *Bourse et profits*, septembre 2005 ; « À tous les auto-stoppeurs écrasés », *Rothschild & associés*, octobre-novembre 2005. Pour replonger dans cette polémique aux relents fascistes, on se référera à l'enquête de Julien Hervagault, *Quand la gauche caviar justige la gauche routard*, La Fabrique, juillet 2006.

3. *American Vertigo*, Grasset et Fasquelle, mars 2006. Précisons que BHL, qui prétendait suivre les traces d'Alexis de Tocqueville et des écrivains de la *beat generation*, fut conduit tout au long de son périple par Guy-Félix Auréart, son chauffeur personnel.

cartes, nous imposant de l'affronter à sa place ; ce qui sera fait ici, même si ça ne nous plaît qu'à moitié.

4. *Saga de Gísli Súrsson*, trad. Régis Boyer, Gallimard, 1987. L'orthographe des noms propres a été modernisée par nous.

Thorgrímur ordonna à Geirmundur d'y aller. Geirmundur répond : « J'ai du travail et ça ne me plaît pas d'y aller. » Thorgrímur va vers lui et lui donne une grande gifle et dit : « Comme ça, ça te plaira davantage. Vas-y maintenant. — J'irai, dit-il, quoique ça me plaise encore moins. Et sache en vérité que je chercherai à te rendre pouliche pour poulain, et que je te paierai bon compte <sup>4</sup>. »

De pouliches, c'est tout un troupeau qui sera distribué dans les pages qui vont suivre, et nous paierons bon compte, tout de même que Geirmundur.

De nombreux philosophes se sont efforcés de régler son compte à la Morale. On pense immédiatement à Nietzsche, mais aussi peut-être à Spinoza ou à Jean-Paul Sartre, dont il ne faut pas négliger la ferme résolution à œuvrer dans ce sens. Qu'est-ce que la Morale, nous demandera le lecteur profane ? La Morale, mais il faudrait le vérifier avec toute la prudence qui s'impose, est l'ensemble des principes ou des règles de conduite qui dictent les modalités de l'existence humaine dans sa dimension universelle et, partant, s'imposent inconditionnellement à tous les hommes. Si nous ne touchons pas dans le mille, avec cette définition à tout point de vue irréprochable, elle vous donnera un bref aperçu de la chose, dont votre entendement devrait se contenter sans trouver à y redire.

5. *Fondements de la métaphysique des mœurs*. C'est là la formule de la loi morale, loi de la raison qui commande par ce qui, en elle, est raison pure, c'est-à-dire par la pure forme de la légalité. Par son caractère catégorique, cet impératif s'oppose à tous les impératifs hypothétiques de l'habileté.

La Morale est, si nos souvenirs sont bons, le règne du devoir, oui ! c'est ça, le règne du « tu dois », nous y sommes ; et n'importe comment, voilà qui en jette ! S'il fallait faire une brève incursion dans le domaine de l'histoire des idées, c'est probablement chez Emmanuel Kant que l'on trouverait la formulation canonique de toute forme de prescription morale possible, plus connue sous le nom d'« impératif catégorique » : « Agis d'après une maxime telle que tu puisses vouloir en même temps qu'elle devienne une loi universelle <sup>5</sup>. » Par ces mots, Kant reprenait à son compte, quoique rattachée maintenant à un système de la Raison pure, la vieille

règle d'or de l'Ancien Testament : « Ne fais pas à ton prochain ce que tu ne voudrais pas qu'il te fasse . » (Tobie, 4, 15) Principe dit de l'« universalité de l'action ».

Et c'est exactement ce principe qu'Alain Finkielkraut adressa aux auto-stoppeurs, dans un entretien resté célèbre avec Raphaël Enthoven, au cours duquel il éructa : « Et si tout le monde faisait comme eux <sup>6</sup> ? » Vieille rengaine, que vous n'avez pas fini d'entendre : si tous les hommes faisaient du stop, il n'y aurait pas de voitures pour les emmener. La belle affaire ! Sauf que la question « et si tout le monde faisait comme vous ? », dans laquelle chacun croit trouver le socle inébranlable de la moralité humaine, est bien moins stable qu'il y paraît. Car pour ainsi dire, et il ne tient qu'à vous de tenter l'expérience, elle peut être posée en toute occasion ; au point finalement, victime de ses ambitions universalistes, de rendre toute forme d'action impossible. Qu'on en juge.

Si tous les hommes étaient banquiers, il n'y aurait pas de fauteuils en cuir pour qu'ils posent leurs culs grasseyés de banquiers, pas plus que de stylos de banquiers, d'ordinateurs de banquiers, de Rolex et encore moins de banques à faire sauter à la dynamite avant de les vider de leurs lingots. Si tous les hommes prenaient leur voiture le matin pour aller au travail, non seulement les chauffeurs de bus seraient au chômage technique — ce qui est plus ou moins fâcheux, selon l'idée que chacun se fait de la liberté — mais personne n'arriverait jamais à l'heure à l'usine ou au bureau, au vu des embouteillages pharaoniques qu'une telle situation provoquerait dans la cité. Si tous les hommes tenaient des propos honteux à la Finkielkraut dans les hebdomadaires nationaux, leurs lecteurs préféreraient se crever les yeux plutôt que d'avoir à les poser une fois par semaine sur ces tissus de papiers immondes, bons seulement à éponger les orifices des incontinents.

Faites-vous plaisir, ça marche à tous les coups. Et le principe de la règle d'or, comme le principe stipulant que « ma liberté commence là où s'arrête celle des autres », sont les principes des derniers retranchements, qu'on balance quand tous les autres

6. *L'Express*, 23-30 août 2005, p. 74-79. On appréciera, à la page 77, la publicité pour l'agence de voyages Havas.

arguments ont échoué, quand on est déjà à terre, le glaive de l'adversaire sur la gorge. « Et si tout le monde faisait comme vous ? », demande la bonne conscience bourgeoise au prétendu « parasite », après qu'elle a dilapidé ses meilleures flèches ; oubliant qu'avec des « si », on mettrait la tronche de tous les membres de la bande à BHL au fond d'une bouteille de pif<sup>7</sup>.

7. Voir T. Douard, « D'un parasite, l'autre ; d'un bourgeois, l'autre », *Vacarme*, juin 2008.

Surtout, il n'y a pas de Morale (et nous sommes loin d'être les seuls à le croire) sans mépris pour tout ce qui relève de la chair, sans mépris pour *homo sapiens sapiens* en tant qu'il s'inscrit dans le tortueux organigramme du règne animal, sur la même branche que les grands singes d'Afrique ; ce qui explique pourquoi l'Église a produit, de toutes les morales, celle qui est gravée le plus profondément dans le cœur des hommes — sans que les coups de marteau d'un Nietzsche soient tout à fait parvenus à l'abattre. La Morale, qu'elle émane de l'Idée (Platon), de Dieu (Saint-Thomas), de la Raison (Kant) ou du Capital (Marx), a toujours d'abord vocation à contrôler les passions des hommes ; à asservir et à broyer les corps. Et c'est pourquoi elle établit le partage entre le Mal, qui serait la vile affirmation des désirs charnels, et le Bien, qui serait la souhaitable négation du corps et l'affirmation de l'esprit ; comme s'il fallait renoncer à l'un pour avoir l'autre !

Il n'y a pas de Morale sans l'invocation d'une instance transcendante despotique qui dicte ses valeurs aux hommes, en les menaçant des pires châtiments. Et c'est tout le contraire des thèses de Baruch Spinoza, ce philosophe néerlandais du XVII<sup>e</sup> siècle qui contrairement à Kant, fut un grand voyageur. Non pas un explorateur ou un aventurier, prêt à conquérir les terres du globe, comme certains conquièrent aujourd'hui les parts de marché, pas du tout. À écouter Henderson, qui le connut mieux que quiconque :

8. G. Henderson, *Spinoza autour du monde*, Les Éditions de l'Herne, 1981.

Ce qui définit Spinoza voyageur, ce ne sont pas les distances qu'il parcourt, mais son aptitude à hanter les pensions meublées, à s'inviter dans les carrosses ou les palais, à s'immiscer dans le quotidien d'autrui ; c'est son absence d'attachement, de possessions et de propriétés, après son renoncement à la succession de son père<sup>8</sup>.



Et ne reconnaissons-nous pas ici le portrait de l'auto-stoppeur, tel que nous nous échinons à le croquer depuis les toutes premières pages de ce volume ? Spinoza n'a pas écrit une *Morale*, mais une *Éthique*. Et il est bien inutile, quand on entreprend de composer une éthique, de s'attarder sur la question du respect, ou même celle de la politesse, comme Luc Ferry prend un malin plaisir à le faire dans ses bouquins que renierait le plus con des singes, et qu'on destinera rapidement au désherbage, avec les livres inutiles, creux, absurdes, dogmatiques, scélérats, olé-olé, avec tous les livres superflus qui encombrant les rayonnages des bibliothèques de leurs millions de pages, attendant patiemment d'être rendus au néant.

Et c'est pourtant, rendez-vous compte, le combat quotidien de ces « nouveaux philosophes », ministres de l'Évangile, nous dire où est le Bien, où est le Mal, et même, c'est arrivé une fois, par la bouche d'André Comte-Sponville, soutenir avec vigueur que le capitalisme, s'il est amoral, n'en tend pas moins vers quelque Bien, à ce qu'il semble. Jamais l'auto-stoppeur, comme le révolutionnaire, ne doit s'engager sur le terrain de la *Morale*. Devant la *Morale*, le prétendu « parasite », prestement, se soustrait, et n'offre plus que son corps, machine désirante : « Je n'ai besoin ni d'un repas ni d'un lit confortable. Tout juste mon corps me fait-il sentir parfois la faim ou la fatigue ? » Et c'est précisément pour cette raison, parce qu'il n'a que son corps à opposer, que l'auto-stoppeur n'offre aucune prise, bien qu'il prenne tous les coups.

9. « D'un parasite, l'autre ; d'un bourgeois, l'autre », article cité.

La *Morale* n'est pas d'ici-bas, elle est prescription de Dieu (du Capital) ; mais dès lors que Dieu (le Capital) ne parle pas, ou du moins qu'il ne parle pas *à tout le monde*, nous sommes poliment invités à écouter ceux qui l'ont entendu — ou qui le prétendent ; par quoi trouvent légitime de s'exprimer en son nom prêtres, évêques et cardinaux (experts, économistes et vedettes). À quoi le vicaire savoyard de Rousseau devait répondre :

Quand les ministres de l'Évangile se sont fait entendre aux peuples éloignés, que leur ont-ils dit qu'on pût raisonnablement admettre

10. J.-J. Rousseau, *Émile ou de l'éducation*, Garnier frères, 1964, p. 372.

sur leur parole, et qui ne demandât pas la plus exacte vérification ? Vous m'annoncez un Dieu né et mort il y a deux mille ans, à l'autre extrémité du monde, dans je ne sais quelle petite ville, et vous me dites que tous ceux qui n'auront point cru à ce mystère seront damnés. Voilà des choses bien étranges pour les croire si vite sur la seule autorité d'un homme que je ne connais point <sup>10</sup> !

Autrement dit : dès lors qu'il est acquis qu'il n'y a pas de transcendance (Dieu, Raison ou Capital), la Morale est toujours idéologique, c'est-à-dire *politiquement orientée*. Et c'est contre cette Morale contingente, que Michel Foucault réclamait qu'on rendît enfin la parole à ceux qui sont constamment exclus, du fait de ses effets ségrégatifs, de la sphère de la parole publique.

11. « Méthodologie pour la connaissance du monde : comment se débarrasser du marxisme », *Dits et écrits*, II, p. 595-618.

Il faut que les voix d'un nombre incalculable de sujets parlants résonnent et il faut faire parler une expérience innombrable. Il ne faut pas que le sujet parlant soit toujours le même. Il faut faire parler toutes sortes d'expériences, prêter l'oreille aux aphasiques, aux exclus, aux moribonds, aux sourds-muets, aux auto-stoppeurs <sup>11</sup>.

Simplement prêter l'oreille à la parole des auto-stoppeurs, voilà quel a été le projet initial de cet ouvrage, avant que nous lui donnions des proportions plus larges, comme le lecteur aura pu en juger.

Or ce n'est pas du tout de morale dont il est question dans l'*Éthique* de Spinoza, qui trône sur notre table de chevet où que nous cherchions le sommeil sur la terre. Nuls impératifs, maximes ou commandements ; ces fétiches qui font bander les férus de pouvoir et devant lesquels ni les poètes ni les auto-stoppeurs — qui craignent tout ce qui ressemble de près ou de loin à un gris-gris — n'auraient l'idée de se prosterner. On trouve chez Spinoza un rabaissement de toutes les valeurs, et surtout du Bien et du Mal, au profit du « bon » et du « mauvais ». Et c'est très simple à comprendre.

Un corps, quel qu'il soit, est bon quand il compose son rapport avec le nôtre et augmente notre puissance, mauvais quand il nous intoxique ou nous empoisonne, quand il décompose notre rap-

port, quoiqu'il se compose encore avec nos parties, mais sous d'autres rapports. « Par bon, j'entendrai donc par la suite ce que nous savons avec certitude être un moyen de nous rapprocher du modèle de la nature humaine que nous nous proposons [...] <sup>12</sup>. » Et c'est tout le sens de ce livre : vous indiquer un certain modèle de la nature humaine, duquel il vous reviendra de vouloir vous rapprocher ou non.

Quoiqu'il en soit, l'homme *bon*, comme le notait Hugues de Limantour, spinoziste à ses heures, c'est « celui qui s'efforce d'organiser les rencontres, de s'unir avec ce qui convient à sa nature, de composer son rapport avec des rapports combinables et par là d'augmenter sa puissance <sup>13</sup> ». L'auto-stoppeur est bon s'il trouve les automobilistes qui lui ouvriront les portes du surhumain et feront de lui « l'éclair qui doit jaillir de la lourde nuée humaine » (Nietzsche). Et comment ne pas penser ici aux réflexions d'André Brugiroux sur la « vigueur » et la « vitalité » de l'auto-stoppeur dans *Une vie sur la route* ? Et « augmenter sa puissance », n'est-ce pas encore le grand principe qui guide les sinuosités orientales et extrême-orientales de Josef Martin Bauer dans *Aussi loin que mes pas me portent*, tout comme celles de Walter Bonatti dans *Terres lointaines* <sup>14</sup> ? N'est-ce pas encore *le vôtre* ?

Aussi bien, arrêtez de vous poser la question de savoir si c'est bien ou mal de voler un sandwich aux poivrons grillés dans une station-service allemande de l'E45, juste avant Flensburg. Réservez-là aux Bruckner, aux Finkielkraut, aux Comte-Sponville, aux Glucksmann, aux Lévy, qui sortiront leurs plus belles plumes pour pondre en deux heures un torche-cul qui trônera pendant deux mois en tête des ventes, après que toute la clique des clubs parisiens en aura loué les mérites dans les pages « Livres » des quotidiens du soir et du matin. Subtilisez-le, nous vous expliquerons plus loin comment vous y prendre, et manger-le si votre corps le réclame. Et c'est comme la cigarette, qui est par-delà le bien et le mal. « Nous appelons bon ou mauvais ce qui est utile ou nuisible à la conservation de notre être, c'est-à-dire ce qui augmente ou

12. *Éthique*, IV, Préface.

13. Nous croyons nous souvenir que cette citation est extraite d'un entretien avec Monique Cantosperber publié dans la revue *Esprit*, en 1998 ou en 1999, mais nous pouvons tout aussi bien nous tromper.

14. Géorama, 2006 ; Phébus, 2004 et 2001.

15. *Éthique*, IV,  
VIII.

diminue notre puissance d'agir<sup>15</sup>. » La question est seulement de savoir si fumer accroît votre puissance ; ce qui peut être le cas à certains moments de votre vie, et nettement moins à d'autres, plus tard, quand vous serez devenu un putain d'accro et que vous vous lèverez au milieu de la nuit pour donner le goût du voyage à vos métastases.

Voilà comment, sur la route, l'auto-stoppeur doit fonctionner : tendre vers ce qui augmente sa puissance, fuir ce qui la diminue — élan spinoziste. Et c'est bien ce qu'on appelle l'éthique : la recherche de la joie en toutes choses ; et de l'amour. Car dans un monde sans prophètes, c'est l'auto-stoppeur qui transmet le message christique aux hommes, et leur enjoint de s'aimer les uns les autres ; même s'ils ont toutes les raisons de vouloir s'entretenir. Nietzsche n'a-t-il pas dit que « ce qui se fait par amour s'accomplit toujours par-delà bien et mal<sup>16</sup> » ?

16. F. Nietzsche,  
*Par-delà bien et  
mal*, IV, 153.

17. *Éthique*, IV,  
LXVII.

Et c'est la raison pour laquelle les auto-stoppeurs n'ont pas peur de la mort. « L'homme libre ne pense à rien moins qu'à la mort, et sa sagesse est une méditation non de la mort, mais de la vie<sup>17</sup>. » Car l'homme libre désire seulement agir, vivre, conserver son être en cherchant l'utile qui lui est propre. Sitôt que vous pensez à la mort, vous êtes perdu. Car la Mort rôde sur les routes, elle rôde comme vous y rôdez vous-même ; et ces raclures de flics, dans votre dos. Vous n'avez pas fini de voir, sur les barrières de sécurité métalliques qui longent les voies de circulation, des bouquets de fleurs en matière plastique ou de petits autels, élevés à la mémoire de ceux dont l'existence s'est achevée brutalement contre un platane de la N49 ou dans un fossé de la funeste E30 qui relie Frankfurt (Oder) à Swiebodzin.

Mais la mort n'existe pas, il n'y a que la vie, et toutes les expériences qui vous permettront de développer vos affects, et votre puissance. Pensez une seule fois à la Mort, et vous retrouverez aussitôt son visage derrière le sourire altier de Luc Tabourier, la moue bougonne de Cédric Scarabin ou chaque fois que Prosper Dieulesaint fera la grimace. Car votre hôte est un étranger, et

Pierre Bellemare en a raconté de bien bonnes sur les types de cette sale espèce qui embarquent les auto-stoppeurs à la sortie des grandes agglomérations.

Les statistiques sont formelles. Qu'on le veuille ou non, cette foule bigarrée d'automobilistes abrite son lot d'assassins d'enfants, de violeurs récidivistes en liberté conditionnelle, de prostituées séropositives, de régicides, de néo-nazis autrichiens, de terroristes musulmans et de schizophrènes catatoniques au bord de la crise de nerf. Penser à la mort ? Que chacun se souvienne de la réponse de Peleg au capitaine Bildad, quand celui-ci lui demanda s'il n'avait pas pensé à la mort, et au Jugement, lorsque le Péquod eût ses trois mâts fauchés dans un typhon du Japon.

La mort et le jugement ? Avec les trois mâts qui faisaient un sacré bruit de tonnerre contre ses flancs ; et chaque lame qui se brisait sur nous en poupe et en proue ! Penser à la mort et au Jugement ? Non ! On n'avait pas le temps de penser à la mort dans ces moments-là. C'est à la vie que le capitaine Achab et moi nous pensions alors, et à comment nous sauver tous, et à gréer des mâts de fortune, et comment gagner le port le plus proche... Voilà à quoi je pensais, si tu veux le savoir <sup>18</sup>.

18. H. Melville,  
*Moby Dick*, trad. L.  
Jacques, J. Smith &  
J. Giono, Galli-  
mard, 1941,  
p. 111.

À quoi bon penser à la mort ? La mort n'existe pas. Il n'y a que des manières, plus ou moins efficaces, parfois mortelles certes, mais vivantes, de dire oui à la vie. Tout dépend du modèle de la nature humaine que vous vous êtes proposé ; s'il est spinoziste, ou s'il ne l'est pas.

Car l'éthique pose la question du mode de vie, en tant qu'elle est liée à la prise en compte de la « semelfactivité de l'existence » (Jankélévitch), c'est-à-dire au fait qu'une trajectoire biographique singulière n'arrive qu'*une seule fois*. Autrement dit : *quel sens voulez-vous donner à la seule opportunité de goûter à l'existence qui vous sera jamais offerte ?* Et c'est un point tout à fait décisif de notre étude. Peu d'individus prennent la mesure de cette question, à laquelle il faudrait familiariser les enfants dès le plus jeune âge. Tout au contraire, les autorités s'efforcent de nous persuader,

comme Platon fut le premier à le faire, que nous sommes immortels, ou du moins dotés de vies indéfiniment renouvelables.

Au récit d'Er le Pamphylien de *La République* ou au mythe du *Phédon* sur la transmigration des âmes, elles ont simplement substitué des dispositifs de propagande plus en phase avec les conditions de vie modernes. Les recherches de Edmund D. Leach sur les jeux vidéo, et notamment sur le hit *Grand Theft Auto III*, sont sans appel : un transfert psychologique s'établit invariablement entre le joueur et son avatar, au point que le premier s' imagine posséder dans la vie réelle toutes les caractéristiques du second, vies multiples incluses <sup>19</sup>. Ce qui n'est pas sans conséquences dans la vie quotidienne — conséquences directement politiques — puisque Leach démontre qu'une telle croyance inhibe le désir de se révolter contre l'ordre des choses. On nous serine encore de sermons sur la distinction entre la vie active et la retraite, qui serait comme le commencement d'une autre vie, presque une résurrection aux dires de certains gérontologues proches du pouvoir <sup>20</sup>. D'une vie à l'autre, nous n'avons plus qu'à nous laisser glisser, de résurrection en résurrection ; tout ce qui nous aura manqué dans l'une d'entre elles, ne l'acquérons-nous pas au centuple, dans la suivante ?

Tout à l'inverse, c'est cette question du *choix de vie* que l'auto-stoppeur a décidé de résoudre, et de manière radicale. C'est pourquoi nous voulons parler ici, après Francis Montiton, d'*auto-stop existentiel*. Frank Michel évoque les multiples questions que le quidam adresse effrontément aux auto-stoppeurs : « Pourquoi n'achètent-ils pas de voitures comme tout le monde ?, est-ce vraiment raisonnable ?, pourquoi continuent-ils à faire du stop à leur âge ?, quand comprendront-ils qu'il faudra bien un jour arrêter ce "loisir" et devenir sérieux, c'est-à-dire "comme tout le monde" <sup>21</sup> ? » Mais que l'auto-stoppeur soit un incompris, voilà qui est de bon augure ! Il emprunte en effet le chemin, escarpé, que Zarathoustra désigna à la foule, et qui la fit bien rire ; car celui qui annonce la foudre n'a pas la bouche qui convient à ses oreilles. On se souvient

19. Edmund D. Leach, « Psycho-Identification with Video Game Avatars », MIT Press, 2004.

20. Qu'on songe à l'image idyllique que l'on donne de la vie des *seniors*, dans la presse dite du « troisième âge ».

21. Op. cit., p. 79-80.

encore de Henry David Thoreau s'escrimant à convaincre John Field, habitant la Ferme Baker avec sa famille, des joies de l'oïseté, loin des contraintes du travail ; mais John Field n'y entend rien, comme Boniface Paruvendu, au volant de sa Porsche 911 Turbo, reste sourd à tous vos dithyrambes sur le transport divin et la liberté.

Vous êtes un parasite, nous vous avons déjà prévenu ; et croyez bien qu'on vous le fera sentir, qu'on vous harcèlera de questions inquisitrices sur les tenants et les aboutissants de votre vie de bohème, au risque de vous en dégoûter à jamais. Mais votre existence ne regarde que vous. Voilà pourquoi nous vous exhortions plus tôt à jouer un rôle, au lieu de justifier vos pulsions nomadiques devant le premier gogo venu. Et c'est encore une partie de l'éthique : accroître sa puissance plutôt que subir les discours qui nous rabaisent, qui nous enfoncent ; plutôt que de supporter les calembredaines de ceux qui voudraient nous apprendre comment traverser le cours de l'existence les pieds au sec. L'auto-stop n'est pas seulement un mode de vie, comme les corps sont chez Spinoza des modes de la substance, c'est-à-dire de simples affections. Non, c'est votre vie elle-même qui est un mode de l'auto-stop, qui n'est pas seulement un banal violon d'Ingres, mais un attribut de Dieu à part entière.

Et c'est tout le sens du *Monument à Félix Guattari*, de Jean-Jacques Lebel, cette œuvre électrifiée, mobile et multimédia qui fut installée au centre Georges Pompidou pendant l'exposition « Hors Limites », au cours de l'hiver 1994-1995. Au sol, la fameuse « voiture désirante », composée d'une vieille GS 1220 surmontée d'un lit à cadre métallique et équipée d'une dizaine de pots d'échappement jaillissant du capot, pointés en direction de la route. Au-dessus de la voiture, un cœur géant, clin d'œil au *Par-delà le bien et le mal* de Nietzsche ; cœur parsemé de dards, d'épines, de cornes, de trompes. Et la référence à l'auto-stop s'imposait sur-le-champ à l'observateur averti. Le lit sur le toit, « évocation du saphyritisme » ou de ce que Pascal Colmar, spécialiste

du mouvement belge de l'ectoparasitisme, nommait encore la « contre-carapace », dans la mesure où le routard ne s'isole pas à *l'intérieur* d'une carapace, comme l'automobiliste, mais évolue constamment *d'une carapace à l'autre*, à la manière d'un bernard-hermite. Les pots d'échappement multiples représentent les canaux par lesquels transitent les humeurs organiques, faisant de la voiture un être vivant à part entière ; mais dirigés vers l'avant — à l'inverse d'un pot d'échappement ordinaire — ils signifient non plus la fuite honteuse, par-derrière, non plus ce qu'on rejette (les gaz carboniques), mais bien la fuite créatrice ; non pas fuite en avant, mais fuite *au-devant de*, car l'auto-stoppeur est un créateur, un découvreur de nouveaux mondes, pour une humanité à la traîne. Et le cœur enfin, suspendu dans les airs, mais au-dessus du véhicule pourtant, ainsi du lit venu s'y percher. Pour Pascal Colmar :

Avec le « cœur martyr », que Lebel fit bleu ciel, pour le relier directement aux forces célestes, et à l'*eutopos* n° 00-001 de Klein, on touche à l'intimité de l'auto-stoppeur, et à la tonalité de son existence, à la fois de paria, ce que suggèrent les épines — existence quasi-christique — mais également de machine désirante. L'auto-stoppeur : ce « cœur aux cent organes, qui sans or gagne »<sup>22</sup>.

22. F. Guattari  
et J.-J. Lebel. *Biographies croisées*,  
Le Seuil, 2001.

Car tout au long de la vie, et l'auto-stop existentiel se confond indissociablement avec elle, il y a les pulsations cardiaques, qui insufflent le mouvement à notre frêle charpente, et donnent le tempo de cette grande symphonie aurorale que toutes les âmes rebelles, depuis que le monde est monde, appellent la *révolution*.

## 2. De bons procédés

BIEN ENTENDU, il suffit d'avoir pratiqué l'auto-stop une fois dans sa vie pour comprendre qu'il y a bien des règles, le plus souvent tacites, mais parfois notifiées de manière plus formelle, comme dans le règlement de la *League*, que les vétérans n'hésitent jamais



à rappeler aux novices, pour leur passer devant dans les files d'attente. Ces règles, libre à chacun de les respecter ou non ; nous ne sommes ni des flics, ni des procureurs. À vous de juger si elles augmentent votre puissance ou si elles vous assomment, si elles vous écrasent au sol et vous retirent toute latitude de gigoter dans l'espace. Ludovic Hubler rappelait pour sa part que les règles du stop ne sont pas tant des règles *négatives*, proscrivant un certain nombre de gestes et d'attitudes, que des règles *positives*, qui suggèrent d'agir de telle ou telle manière, afin de faciliter le décollage<sup>23</sup>. Mais il y a là, nous semble-t-il, matière à discussion.

Les guides pratiques à l'intention des auto-stoppeurs constituent un filon éditorial juteux. Tout récemment, les rayons spécialisés des librairies se sont encore enrichis des titres suivants : *Bréviaire de l'auto-stoppeur citoyen*, *Les Dix commandements du pouce* et *Auto-stop : mode d'emploi*<sup>24</sup>. Chacun de ces ouvrages, comme la plupart de leurs prédécesseurs, se contente de paraphraser les préceptes galvaudés du *Guide pratique de la route* de la FFAS, non sans leur donner une teneur exagérément moralisatrice. Nous enjoignons nos lecteurs de les dérober sur les étals des marchands et, comme pour les livres de Franck Michel ou de BHL, d'y mettre le feu. Nous avons déjà eu l'occasion de parler du *Guide de l'auto-stop*, écrit en une nuit par cet escroc de Philippe Gloaguen. Le chapitre VIII, faussement intitulé « Quelques règles », propose également une longue liste de recommandations et d'avertissements, dont les auteurs prétendent qu'ils servent les intérêts de l'auto-stoppeur, mais qui leur sont en vérité tout à fait contraires, et qui ne sont soumis, en matière d'intérêts, qu'à ceux des automobilistes<sup>25</sup>.

Nous avons parlé à tort et à travers des relations entre les auto-stoppeurs et les automobilistes, et nous sommes loin d'en avoir fini sur ce sujet. Mais la vie sociale d'un auto-stoppeur ne se résume pas à cette chaîne de conducteurs, plus ou moins affables, plus ou moins entreprenants, qui le transporteront de Dunkerque à Alexandroupolis. Parfois, et c'est toujours un moment privilégié

23. Ludovic Hubler n'a rien écrit. Cette distinction qui lui serait attribuée, à propos de l'auto-stop, entre des règles *négatives* et des règles *positives*, nous a été rapportée par Frédéric Lepeintre.

24. F. Nagot, *Bréviaire de l'auto-stoppeur citoyen*, Bordas, 2004 ; J. Tabart, *Les Dix commandements du pouce*, Les Éditions de la scène, 2005 ; H. Wycckaert, *Auto-stop : mode d'emploi*, Payot, 2006.

25. Rappelons que Philippe Gloaguen est membre du conseil d'administration de Peugeot PSA.

dans le cours d'un voyage en mode pique-assiette, l'auto-stoppeur est amené à rencontrer d'autres *auto-stoppeurs* ; autrement dit, ses *compagnons de fortune*. Et s'il y a bien certaines évidences quant à la manière de se comporter avec Louissette Croute, qui se rend de Fleury-sur-Andelle à Plouguerneau au volant d'une Daewoo Nubira, ces évidences se brouillent, dès lors que vous tombez sur Françoise Roquentin et Grégory Bardoul, qui envisagent comme vous de regagner Oyonnax ou Saint-Pée-sur-Nivelle en profitant d'un moteur qui ne leur appartient pas.

Appelons un chat un chat. Tout auto-stoppeur est confronté un jour ou l'autre au délicat problème de la *concurrency*. Et c'est au moment même où l'on croyait s'être enfin émancipé des contraintes de la société capitaliste, où chacun est tenu de s'élever en marchant sur les pieds des autres, qu'elles ressurent, à la sortie des villes, au hasard d'un rond-point prétendument *eutopique* où toute une bordée de routards a déjà pris place, longtemps avant vous. Et quand nous avons parlé plus haut de l'attente, il s'agissait seulement de l'attente *effective*, celle qui vous concerne directement, celle qui engage *votre* décollage ; mais dès lors que d'autres chemineaux poireautent depuis des plombs sur votre lieu de départ, vous allez devoir attendre, avant que votre tour vienne, que les autres aient attendu le leur ; et cette attente de l'attente, cette attente à exposer vous fera goûter à la terrible angoisse de rester prisonnier de cette station-service ou de cette aire de repos pour le restant de vos jours.

Hormis que rien n'est jamais perdu. Comme sur le marché des changes, il y a certains principes qui règlent les encombrements d'auto-stoppeurs. Le premier d'entre eux, le plus populaire sans doute, est le suivant : *premier arrivé, premier parti*. Pour la « routarde de Dieu » Christina Levourch : « Il est non seulement logique, mais surtout humain, de réserver la première voiture qui s'arrête à celui qui a attendu le plus longtemps, c'est-à-dire à celui qui a le plus souffert <sup>26</sup>. » Cette règle a alors pour corollaire immédiat : *soyez toujours le premier en faction*. Levourch suggère ainsi,

26. *Passion du Christ, passion de la route*, Théos, 2005.

pour maximiser ses chances de succès, de prendre la route au petit matin ; et si un *eutopos* est vraiment embouteillé, de marcher quelques minutes, pour se poster un peu plus loin.

Selon nous, les façons d'arriver le premier à un poste de décollage restent aléatoires, car on a beau se lever aux aurores, il y a toujours plus matinal que soi. Il en est d'autres toutefois, superbement efficaces, qui vous permettront de chasser non seulement d'éventuels devanciers, mais encore de nouveaux prétendants qui entreraient en lice juste derrière vous. Certes, vous avez en votre possession une gazeuse ou un flingue ; mais il serait malheureux d'user de ces moyens, somme toute audacieux, avec des individus dont vous vous sentez, il faut le dire, relativement proche. Nous vous invitons, pour prendre congé de vos condisciples allomobilistes, à utiliser en premier lieu vos techniques de suggestion, initialement réservées aux automobilistes, pour les persuader d'aller sur une autre bretelle, réputée délicate, où ils se feront peut-être écraser quelques minutes plus tard, ce dont vous n'avez pas grand chose à foutre.

Mais quoi ! Vous êtes un as de l'embobinage. Avec quelques syllogismes de votre cru, vous les convaincrez que l'honneur revient d'abord au plus jeune, au plus âgé, au plus chargé, au plus fatigué, en fonction de votre état du moment ; et non pas toujours au premier arrivé, dont il n'y a pas de raison qu'il profite toute sa vie d'être debout avant les autres. Lionel Fétiveau a 47 ans, il mesure 1 m 64 et il attend à la sortie de Belfort, depuis plus de deux heures, une voiture qui l'aidera à rejoindre sa pauvre femme, dont le cancer vient d'entrer en phase terminale, au CHU de Metz. Mais vous êtes blond aux yeux bleus ; et de tout temps, les individus blonds aux yeux bleus ont eu l'avantage sur les roux, les bruns, les châains, sur tous ces nabots que la nature a condamnés en leur offrant dès la naissance des yeux marronâtres, glauques ou couleur caca d'oie. Et la première voiture qui s'arrêtera sera pour vous, Lionel Fétiveau pourra bien attendre la suivante ; quelques heures de plus ou du moins ne ressusciteront pas son épouse une

fois qu'elle sera morte, alors que vous avez rendez-vous avec le *kairos*, tout de suite, quelque part entre Fénétrange et Sarreguemines.

Avant d'aller plus loin, il nous faut tâcher de résoudre une grande difficulté, qui peut naître des fondements que nous venons de jeter ci-dessus. Soyons didactiques. Les interactions entre auto-stoppeurs peuvent être *de division* ou *d'association*. Les auto-stoppeurs sont à la fois des *rivaux*, puisque les places dans une voiture sont toujours en nombre limité, et des *partenaires*, puisque chaque auto-stoppeur travaille secrètement pour tous les autres, en accoutumant les automobilistes à leur présence intempestive. Dans ces conditions, c'est bien la question de la *communauté* des auto-stoppeurs qui se pose ici. Y a-t-il véritablement une communauté d'automobilistes telle que tous ses membres puissent se dire amis, frères et même associés ? Autrement dit, pour reprendre les mots de Jocelyne Mainguy : « Existe-t-il un imaginaire ou une idéologie commune, permettant de parler d'une organisation de vie et d'un devenir collectif des auto-stoppeurs <sup>27</sup> ? » Indiscutablement, une majorité d'auto-stoppeurs œuvre pour la dissolution des conditions socio-économiques existantes, et cela peut-être est suffisant pour faire de vous des collègues ou des alliés ; mais en aucun cas des camarades ! Et c'est la même chose pendant un mouvement de grève, où diverses factions luttent de concert pour un but prétendument commun, mais dont chacune d'entre elles se fait pourtant une idée bien singulière.

27. *La Communauté qui ne venait pas*, Payot & Rivages, 2001, p. 235.

Vous rencontrerez des auto-stoppeurs léninistes, stalinien, trotskystes, maoïstes ; des routards encartés, syndiqués, autonomes, toute une ribambelle de ligues qui prêchent chacune pour sa petite chapelle et qui n'hésiteront pas à fusiller les dissidents si par malheur elles finissaient par obtenir le pouvoir. Il ne s'agit pas de dire qu'il n'y a pas de lien possible entre un auto-stoppeur et un autre auto-stoppeur. Des liens même il y en a *de toute façon*, amitié ou inimitié, peu importe ; les auto-stoppeurs toujours s'étreignent, s'ignorent ou se battent en duel, jusqu'à ce que mort s'ensuive. Mais il n'y a pas d'ensemble de tous les auto-stoppeurs.

Chaque auto-stoppeur est une monade, rétive à toute inscription dans une totalité qui l'engloberait.

Ce n'est pas forcément facile à dire, mais l'auto-stop est un chemin de croix en solitaire pour les originaux qui refusent toute forme d'organisation. C'est pourquoi il est aberrant de parler de « communes d'auto-stoppeurs », comme le fait, hélas ! le Comité invisible dans *L'Insurrection qui vient*<sup>28</sup>. Car l'auto-stoppeur, qui erre sans repos dans les sables sans bornes du monde, comme le maudit de Victor Hugo, a une conscience aiguë de son inadaptabilité aux exigences de la vie en société ; et reprenant les paroles du vieil ermite qui se dresse devant Zarathoustra, il dit à son prochain, tenté par la vie de troupeau : « Tu vivais dans la solitude comme au sein d'une mer, et cette mer te portait. Malheur à toi, tu veux donc atterrir ? Malheur à toi, tu veux donc de nouveau traîner toi-même le poids de ton corps ? »

Dans tous les cas, et n'en déplaise au *Guide de l'auto-stop*, les choses ne se déroulent jamais comme on dit, et poser des principes, c'est encore penser en ingénieur ; c'est, contre Bergson, transformer le temps en espace, où tout peut être étalé et programmé à l'avance. On peut déployer tous les argumentaires qu'on veut, et certains ne laissent pas d'être remarquables, pour démontrer que les premiers arrivés doivent être les premiers à partir. Mais à quoi bon projeter sur le monde le point de vue de Sirius ? C'est perdre son temps que de prêcher la Morale, valable seulement pour un entendement divin, auquel il serait bien présomptueux de comparer le nôtre. Car les automobilistes ne l'entendent pas toujours de cette oreille. Non seulement parce que les auto-stoppeurs n'affichent pas ostensiblement leur numéro d'arrivée, et qu'il incombe toujours à l'automobiliste, en définitive, de *choisir* ; mais surtout parce qu'il arrive que le premier arrivé soit un Noir ou un métèque, une tante en guêpière, un handicapé ou un spécimen à la Denis Bonnouvrier ; et croyez-nous si vous voulez, celui-là sera toujours le dernier à partir, quelle que soit l'heure à laquelle il est arrivé. Tout à l'inverse, certains individus supérieurs, qu'on dira

28. La Fabrique, 2007, p. 89 : « La commune, c'est ce qui se passe quand des êtres se trouvent, s'entendent et décident de cheminer ensemble, comme le font parfois les auto-stoppeurs. »

« eugéniques », jouissent de tous les appareils des vainqueurs, et ils décolleront sitôt entrés dans l'arène, laissant impitoyablement les laiderons et les malingres sur le carreau. Certaines femmes possèdent ainsi, du fait de leurs mensurations idéales, un avantage incomparable dans la course au décollage, et devant un ramassis d'auto-stoppeurs, les automobilistes offriront en priorité leurs faveurs aux têtes de sexe féminin, sans jamais tenir compte de leur place dans la file d'attente, où les mâles perdront rapidement patience.

Pour résoudre ce problème de concurrence déloyale, certains auto-stoppeurs malicieux s'équipent d'un petit flacon de vitriol, qu'ils jettent impudemment au visage de la première femelle qui leur fait de l'ombre, afin que son visage défiguré effraie les automobilistes, qui préféreront toujours embarquer un homme au physique disgracieux qu'une semi-lépreuse. Si vous êtes doté quelque part d'un chromosome Y, la suprématie féminine peut vous pousser à vous travestir, et à vous affubler d'une perruque ou d'une fausse poitrine, de préférence opulente. Mais sans compter la réaction imprévisible du conducteur quand il s'apercevra qu'il se fait sucer par un travelo, vous risquez aussi de vous faire asperger d'acide par un autre auto-stoppeur de votre sexe, qui n'aura pas calculé l'esbroufe. Tout cela pourra sembler un chouïa désinvolte. Hormis que nous parlons seulement d'expérience. Nos démonstrations se choqueront quelquefois contre les grelots de la folie et l'apparence sérieuse de ce qui n'est en somme que grotesque ; cependant il est permis à chacun de mener sur la question ses propres raisonnements, qui contrediront possiblement les nôtres.

Et c'est là la conduite à tenir avec les autres auto-stoppeurs. Mais *quid* de la conduite avec les automobilistes ? Il a déjà été question dans ces pages de la manipulation, du mensonge, du camouflage et du jeu ; pratiques en dépit desquelles il est inutile de songer sérieusement à faire de l'auto-stop. Comme chacun pouvait s'y attendre, Gloaguen recommande aux routards de toujours manifester un « semblant de politesse », c'est-à-dire de « prendre

soin de répondre aux questions posées », de « respecter la propreté de la voiture », d'« accepter de se faire déposer là où il aura été convenu », etc. Une seule priorité pour l'auto-stoppeur : « Il s'agit avant tout de bichonner l'automobiliste, qui se préoccupera d'autant plus du sort des auto-stoppeurs qu'il croisera plus tard sur sa route, qu'il aura trouvé les précédents agréables <sup>29</sup>. »

29. Op. cit.,  
p. 275.

Mais qu'est-ce que la politesse ? Pour le dire vite, la politesse consiste à paraître s'oublier pour les autres. Et Dieu sait que la frontière est ténue entre la politesse et l'abaissement, l'avilissement et même l'obséquiosité. De notre point de vue, le désir de voyager à l'œil ne justifie pas toutes les compromissions. Il s'agit aussi d'avoir un peu d'amour-propre. Il n'est pas nécessaire, parce que Jean-François de la Seiglière est duc, que vous l'estimiez, ni même que vous le saluiez ; il est seulement nécessaire que vous lui dérobiez ses lunettes de soleil Vuitton ou Gucci après que vous lui aurez planté votre laguiole dans le mou du bide, engraisé à l'ortolan. Au fond, la grande majorité des guides pratiques sur l'auto-stop restent prisonniers du paradigme de la *rentabilité* : comment parcourir le plus grand nombre de kilomètres avec un seul et même véhicule. De là qu'il faille céder à la flagornerie, donner du « Monsieur », du « Madame », du « Monseigneur » ; et pourquoi pas lécher des bottes et des culs et tout ce qui fera plaisir à votre chauffeur. Mais c'est seulement une farce, qui n'a rien à voir d'après nous avec l'auto-stop existentiel, où il s'agit de se laisser surprendre par le cours des choses, plutôt que de l'organiser clopin-clopat, à sa façon.

En fait, restez vous-même. Tant pis si Mazzino Montinari vous abandonne à Positano parce qu'il estime que vous lui avez manqué de respect en vous pissant dessus, au point de tacher les housses de sa Toyota Lexus V6 ; et même c'est ce qui pouvait vous arriver de plus favorable, car Montinari, duc ou marquis, était un con, et il vaut mieux voyager seul, c'est-à-dire à pied, que mal accompagné dans une voiture, fût-elle la vieille Jaguar dont vous avez rêvé pendant toute votre jeunesse. D'autant qu'à prendre congé de ce

malade, comme vous avez pris congé auparavant de Hans Görgemanns, vous vous donnez la possibilité de rencontrer Hiroko Kurimoto, Ihsan Matungulu ou Ornella Petropoulos, qui passeront sur cette portion de nationale d'ici quelques minutes et qui vous feront la fleur de vous offrir non seulement la course, mais aussi les clés de leur résidence secondaire, qui reste désespérément vide depuis qu'on leur a confié de nouvelles responsabilités au sein de la société STMicroelectronics.

Et même, rajoutez-en dans le mépris, soyez désagréable, arrogant, raillez les piètres performances de votre hôte, moquez-vous de sa femme, morte en couches, ou de ses enfants, cette bande d'arriérés qu'il a préféré voir grandir plutôt que de les noyer un par un comme des chatons difformes. Ce peut être un nouveau jeu, une nouvelle contrainte : tester la susceptibilité des automobilistes pour se faire éjecter le plus vite possible de leur grosse cylindrée. Et c'est plus facile à dire qu'à faire. Il vous faudra déployer tous vos talents de dérision et de cynisme pour mettre votre chauffeur à bout, le contraindre à freiner brusquement sur la bande d'arrêt d'urgence et même à en venir aux mains pour vous débarquer au milieu de nulle part, sous vos ricanements sardoniques.

Beaucoup de journalistes dits « critiques », comme Bernard Maris ou Bruce Ripoton, continuent de penser avec les catégories du passé, et s'imaginent que l'auto-stop constitue l'un des derniers espaces de gratuité dans un monde entièrement soumis à la dictature de la marchandise <sup>30</sup>. Mais c'est prendre des vessies pour ces grands lampadaires pisseux qui illuminent la Francilienne, entre Gonesse et Croissy-Beaubourg. Car de toute évidence, un voyage en auto-stop ne diffère pas de la plupart des contrats que nous passons avec nos semblables ; il constitue un échange de bons procédés, c'est-à-dire qu'il fonctionne *dans les deux sens*. Vous avez besoin d'un véhicule pour Arteixo ou Essaouira. Mais si Michal Targowski s'arrête pour vous y conduire, ou vous avancer sur votre route, c'est manifestement qu'il a aussi quelque besoin, que vous seul saurez satisfaire. Et si le vôtre crève les yeux, avec votre pouce

30. Voir B. Maris, *Antimanuel d'économie*, Fayard, 2004 et B. Ripoton, *Zones de gratuité temporaire*, Allia, 2005.



ou votre panneau brandi comme un fleuret, celui de votre bien-facteur reste tout à fait insondable.

Vivek Viquendi s'arrête, c'est une chose ; mais, diable ! pour quelle raison s'arrête-t-il, hein ? Voilà la question qu'il vous revient de résoudre, et au plus vite, sous peine de le vexer de manière irrémédiable — et il n'est jamais recommandé d'offenser celui qui tient le volant d'un bolide lancé à plus de 150 km/h sur un tronçon de la N24 en cours d'élargissement, au niveau de Ploërmel. Pour le psychologue Richard Sarrelabout, les besoins des automobilistes, quand ils s'arrêtent pour rendre service aux auto-stoppeurs, seraient seulement de deux sortes : 1° besoin de se confier — qui passe par la transformation de l'habitacle du véhicule en « confessionnal œcuménique », attendu qu'il est toujours plus facile d'ouvrir son cœur à un parfait inconnu ; 2° besoin de se prouver, par une bouffée d'altruisme, qu'on appartient toujours à la communauté des hommes — besoin dit « pananthropique <sup>31</sup>. » Mais tout cela nous semble bien angélique. Et c'est toute la teneur du discours sur les besoins, qui écrase et affadit celui sur les désirs. Mostafizur Rahmani n'a pas seulement des besoins, rappelez-vous ce que nous avons dit, il a aussi des désirs, qui se trémoussent quelque part entre ses lèvres gloutonnes et ses bourses aux abois.

Hélène Plantiveau a besoin de vous raconter sa vie, des heures même que ça dure ; impossible de lui clouer le bec pour récupérer un peu de vos dernières nuits blanches dans les boîtes de nuit de Caracas. Mais il y a les besoins patents, et les besoins latents. Et le besoin de s'ouvrir à un inconnu en cache habituellement un autre, moins avouable celui-là ; le genre de besoin qui chatouille l'entre-cuisse de ces nymphomanes qu'on voit tourner en boucle autour des rocades pour alpaguer les routards parfumés à la testostérone. Et c'est par commodité que nous évoquons le cas du désir sexuel, parce qu'il vous parlera mieux que tout autre ; mais nos désirs sont infinis, tout comme nos âmes sont immortelles.

Bertrand Noirbusson est hétérosexuel, il ne pense ni à votre gland ni à votre entre-cuisse ; il pense à ces litres de sang noir qui

31. « L'automobiliste, qui sait ce qu'il est, homme et non machine, se sent plus isolé parmi les autres automobilistes qu'il ne le serait dans une île déserte ; car dans la solitude pure il emporterait, l'entourant et le soutenant, l'image de la société ; mais dans l'intérieur mécanisé de sa voiture, il est coupé de l'image comme de la chose. Il se réintégrerait dans la société en prenant un auto-stoppeur : on le traiterai alors non plus comme un véhicule mais comme un homme, c'est bien à l'homme que l'auto-stoppeur s'adresserait. Il reprendrait avec ses semblables sa collaboration. » R. Sarrelabout, « Premiers matériaux pour une théorie psychogénétique du complexe automobile », *Revue française de psychologie cognitive*, n° 12, mai-juin 2006.

circulent dans vos artères et vos veinules, il pense aux cris que vous pousserez quand il vous sectionnera la carotide avant de vous débi-ter à la hache comme une pièce de boucherie. Ou bien Cornélis Van der Weyden est fétichiste, il conserve les oreilles, les poumons et les intestins de ses victimes dans des bocaux de formol, qu'il revend pour quelques dollars aux étudiants de médecine, quand les fins de mois sont difficiles. On pourrait croire qu'un auto-stop-peur est un odieux parasite qui profite de la générosité des autres, qui se sert abusivement de ses semblables, qui les exploite même. Sois rassuré sur ce point, ô lecteur ingénu. Les automobilistes t'utiliseront comme tu les utilises toi-même. Et sache que c'est toujours toi qui te feras enculer dans l'affaire. Tu n'as pas idée des moyens que déploieront les nazillons du coin pour tirer profit de votre rencontre inopinée, sur ce petit tronçon de chemin forestier entre Manitouwadge et Kabinakagami Lake ; du sort qu'ils te réserveront quand ils t'auront conduit les yeux bandés à travers les bois, dans le silence éternel d'une nature à peine troublée par le chant du goglu.

### **3. Le septième commandement**

RASSUREZ-VOUS. Quel que soit le pétrin dans lequel vous vous serez fourré, les moyens de vous en sortir ne manqueront pas. Car pour vous tirer d'embarras, toutes les pirouettes seront permises ; et qu'on le veuille ou non, il n'est pas de bon auto-stoppeur qui ne soit aussi un as de la cabriole, un roi de la culbute. Ça ne plaira pas toujours à tout le monde ; mais à tout le moins parviendrez-vous à rester en vie un peu plus longtemps que la moyenne. Parmi les nombreuses combines qui nous permettent de garder la face, chaque fois que les dieux s'amusent à éprouver notre stoïcisme, il en est une qui a reçu plus de réprobations que toutes les autres réunies. Il s'agit de la pratique, pourtant universellement partagée, du *vol*.

Les intellectuels de salons comme Régis Debray ou Marcel Gauchet n'ont de cesse de rappeler aux auto-stoppeurs en herbe, sur cette vieille question, le septième commandement du poussiéreux *Décatalogue* : « Tu ne voleras pas ! » — derrière lequel ils cachent la confondante faiblesse de leur pensée, tout de même que leurs propres combines fiscales<sup>32</sup>. C'est assez de la morale ! À prendre sans arrêt la posture inquisitrice, ces enfants des pasteurs se dispensent à bon compte de comprendre le réel, toujours plus complexe qu'ils veulent bien le dire, et l'entendre. D'autant qu'après avoir condamné toutes les formes d'utopie comme autant de boulevards menant droit au totalitarisme, ils se réfugient eux-mêmes dans les arrière-mondes de la parole divine, censée mettre un terme à la barbarie des hommes, et qui l'exacerbe en vérité bien mieux que tout le reste.

Invoker le septième commandement, c'est amalgamer le travailleur pauvre qui vole pour mettre une noisette de beurre sur ses biscottes, le chef d'entreprise qui vole pour offrir des orgasmes à son banquier, et l'auto-stoppeur qui vole pour des raisons n'appartenant qu'à lui seul, mais qui vole tout de même. Et c'est tout le contraire d'une *éthique*, où il doit être question seulement de circonstances, d'intensités affectives et de composition de rapports. Le vol, comme toute chose en ce bas monde, est par-delà bien et mal ; et vous l'auriez pratiqué très souvent, si Justice, avec son long cortège de châtiments, ne vous en avait chaque fois dissuadé.

Comme le faisait remarquer Mathieu Bouvet :

D'un point de vue strictement théorique, et dès lors que c'est l'offre qui induit la demande, toute forme de commerce, toute forme de *libre-échange* devrait emprunter la forme idéale suivante : des individus, que l'on peut appeler les « commerçants » (*Warenbesitzern*), essaient d'inciter d'autres individus, que l'on peut appeler les « consommateurs », à acheter à un prix tout à fait indécent des marchandises dont ils n'ont pas besoin, et ce sans lésiner sur les techniques de manipulation mentale, comme l'infâme *neuromarketing*. Mais en contrepartie, ces mêmes consommateurs devraient avoir toute latitude, et sans que la loi trouve à y redire, pour déjouer leurs

32. Voir par exemple le dossier de la revue *Le Débat* de l'été 2004, intitulé : « Qui en veut au droit de propriété ? »

dispositifs de surveillance et s'emparer des marchandises en question au moindre coût. Dans ces conditions, le commerce prendrait la forme d'un jeu, dont les effets économiques à court et moyen terme ne laisseraient pas d'être passionnants à observer. Cette situation d'égalité réciproque, toute spéculative hélas ! correspond d'une certaine manière à ce qu'on appelle le *marchandage*, à savoir une situation concrète d'échange dans laquelle la valeur d'échange elle-même reste flottante ; dans laquelle finalement *c'est chacun qui essaie de voler l'autre* — et qui l'accepte. Mais c'est oublier, comme le rappelait judicieusement Karl Marx, qu'entre les commerçants et les consommateurs, on a pris soin de disposer des bataillons d'agents de sécurité, de « gardiens de la marchandise » (*Warenhüter*), qu'on arrive à faire passer, en jouant sur leur tenue et leur équipement, pour les auxiliaires directs des forces de police. Et avec cette armée, la classe possédante prouve que sa raison est toujours la meilleure, que son principe est le mieux fondé. Dès lors que l'on a tout le monopole de la violence légitime derrière soi, on a les moyens d'infléchir quelque peu les règles du jeu <sup>33</sup>.

33. Cf. le compte-rendu de la conférence « Sécurité, terrorisme, marchandise », donnée à l'Université de Paris X Nanterre au mois de mars 2008.

Aussi bien, méprisez les dispositifs de dissuasion et d'intimidation. Volez si vous en avez besoin, si vous en avez envie, du moment que vous échappez au regard suspicieux des vigiles — du moment que vous échappez à la géôle.

L'auto-stoppeur, nous l'avons vu, doit savoir vivre en ascète : il doit être capable d'endurer le froid, la déshydratation, la disette. Mais soyez sans crainte, jamais vous ne manquerez de vivres, que vous descendiez l'A75 vers Lodève ou que vous remontiez l'E9 pour rejoindre Oslo ; jamais vous ne manquerez ni de vêtements chauds, ni d'eau potable, car on ne manque jamais de rien en ce bas-monde, aussi longtemps qu'on se tient sur la route. Ce que vous ne trouverez pas dans les voitures des touristes, gavées de provisions et de matériel de camping en libre-service, vous le débutez dans les boutiques Total ou dans les rayons du 7-Eleven du coin, où quelques miroirs savamment agencés ne vous empêcheront jamais de vous remplir copieusement les poches. Ce n'est un mystère pour personne, la route est un lieu de luxe et d'opulence. Où que vous alliez vous n'aurez qu'à vous servir, qu'à ouvrir en grand votre besace, qu'à faire le plein et détourner le regard en

passant les portiques de sécurité du Shopi de Lapoutroie ou en sortant de la petite Skoda de Pauline Chanves qui vous a trimballé d'Aurillac à Pont-Aven. Comme le racontait Aurore Corcessin :

À chacune de mes virées en auto-stop, je déniche bien plus de troupilles que je n'en peux transporter avec moi, je me sers, je me sers et il y en a encore, il y en a partout, j'en perds en chemin, mon sac déborde de tous ces petits trésors, de toutes ces gâteries qui étaient posées là, dans l'une ou l'autre de ces voitures charitables, à mes pieds ou sous mes fesses, et qui m'imploreraient de les prendre <sup>34</sup>.

34. *L'Enclume des forces*, Robert Laffont, 1999, p. 45.

Mais quoi ! Les objets n'appartiennent-ils pas d'abord à ceux qui les trouvent ? D'autant que si vous êtes discret, votre chauffeur ne remarquera jamais qu'il s'est fait faucher un sandwich jambon-beurre, une paire de chaussettes, un carré de Toblerone ou cette vieille brosse à dents qui traînait depuis toujours au fond de sa boîte à gants.

Dans ces conditions, la question que vous devez vous poser n'est pas celle de savoir *est-ce que* vous allez voler, mais bien *qu'est-ce que* vous allez voler ? Allez-y, n'ayez pas peur. Eh bien ! Ce paquet de gâteaux peut-être, qui traîne sur la plage arrière et que vous pouvez atteindre en passant le bras derrière le siège passager, à l'insu d'Aldrig Karpinski ? Ce sac à main Hermès, posé à vos pieds, que vous pourrez saisir au vol au moment de quitter le véhicule — certain que Jeanne de Coligny hésitera à abandonner sa voiture, le moteur en marche et les clés sur le contact, pour vous prendre en chasse au milieu de nulle part — et brandir plus tard comme un trophée. Cette carte des stations-service de la Slovaquie ? cette jolie pièce de deux euros, coincée dans les replis de la banquette arrière ? ce petit trombone qui vous permettra à l'occasion de réparer la lanière de votre sac à dos ? ou même cette mystérieuse valise qui arbore le logo signalant la présence des produits radioactifs ? À vous d'être inventif, à vous d'être joueur, en fonction de vos besoins et de vos désirs.

Et ce n'est pas si choquant. Jean-Jacques Rousseau, qui représente un modèle de rectitude morale pour tous les bourgeois occi-

dentaires, persuadé par M. Verrat d'aller voler des asperges, le fit avec une grande détermination. « J'appris ainsi qu'il n'était pas si terrible de voler que je l'avais cru, et tirai bientôt si bon parti de ma science, que rien de ce que je convoitais n'était à ma portée en sûreté <sup>35</sup>. » Et bien avant Rousseau, le jeune Saint Augustin succombait à notre vice : « Eh bien ! moi, j'ai voulu voler, et j'ai volé sans que la misère m'y poussât. [...] Car j'ai volé ce que je possédais en abondance et de meilleure sorte. Ce n'est pas de l'objet convoité par mon vol que je voulais jouir, mais du vol même et du péché <sup>36</sup>. » Le monde, comme les livres, est à picorer, à butiner si ça vous chante. C'est que les auto-stoppeurs sont aussi des ramasseurs d'épaves, des batteurs de grèves, des inventeurs d'objets trouvés, mais il sera question de cela une autre fois.

35. *Confessions*, I.

36. Saint Augustin, *Les Confessions*, II, IV.

Tout ce dont vous pourriez avoir besoin est là, juste là, sous vos yeux, à portée de main, sur les étals de la grande surface du monde, qui coïncide exactement avec les voies de circulation de la métropole. Comme l'a magnifiquement formulé Alexis Chenut, grand commentateur de Rousseau, dans cette remarque aux conséquences vertigineuses : « Sur la route, la distinction entre l'abondance de l'état de nature et la rareté organisée de l'état civil n'est qu'une simple décision à prendre. » Et c'est le luxe de pouvoir partir les mains dans les poches que nous vous offrons ici. Partez sur-le-champ, claquez la porte de votre studette de Montélimar et rejoignez immédiatement l'*eutopos* n° 78-992. Ne perdez pas des heures à faire votre sac ou à boucler la petite valise noire que vos parents vous ont offerte le jour de votre profession de foi. Voyagez léger. Vous trouverez les objets dont vous avez besoin en chemin, le moment venu ; jusqu'à ce livre que vous pourrez chiper plus tard à Maxime Aspe, à Katalina Piquionne ou à ce baroudeur du nom de Jérôme Dacquin qui le lira en piaffant sur les rives méridionales de Flathead Lake.

Mais les prédicateurs dégénérés, que nous avons jetés aux oubliettes, reviennent à la charge et récriminent encore une fois contre la voix du bon sens. *De fait*, arguent-ils, un objet est tou-

jours à quelqu'un, et c'est nier la dignité morale de celui qui l'a acheté, ou de celui qui l'a produit, que de le prendre sans son consentement. « Tu vas rendre au Monsieur ce que tu lui as volé ou c'est moi qui vais t'apprendre les règles de la politesse petit con, n'oublie pas que je suis ton père <sup>37</sup>. » Est-ce là l'argument, qui porte impeccablement la marque du sophisme, devant lequel il nous faudra plier ? C'est que l'ontologie vulgaire nous joue ici quelque vilain tour. Un objet n'est jamais à personne, tout juste certains le tiennent-ils entre leurs mains, ou le cachent-ils dans une petite mallette Samsonite, au fond du coffre de leur vieille Ford Mustang.

37. H. Miguet, *La Vrille affreuse*, Flammarion, 2008, p. 2749.

Regardez le camping-car de Patrick Jourme, dont les portières s'ouvrent sur un innommable fatras d'articles de pêche à la mouche, vous obligeant à vous contorsionner entre les cannes, les épouillettes, les nasses, les parasols, mais également à enjamber plusieurs tonneaux de vin rouge et toute une flopée de boîtes de conserve, avant de trouver un petit coin de banquette pour vous asseoir. Regardez toutes ces choses, tous ces objets dont vous pourriez avoir besoin, vous aussi. N'existent-ils pas simplement par eux-mêmes, sans qu'aucune relation interne ne les attache à leur prétendu propriétaire ? En vérité ces objets flottent librement dans l'espace, ils sont à la disposition du premier venu, du premier nécessaire qui fera appel à eux pour se tirer d'embarras.

Dans son réquisitoire contre les auto-stoppeurs à la main baladeuse, Pierre Rosanvallon invoquait, après beaucoup d'autres, le droit inaliénable à la propriété privée, qui seul élèverait l'homme au-dessus de la bête <sup>38</sup>. Eh bien ! parlons-en. Comme le faisait remarquer le gantier Mignot :

38. *La Démocratie à l'envers*, Le Seuil, coll. « La République des idées », 2007.

Les individus reconnaissent seulement la propriété d'autrui pour qu'autrui reconnaisse la leur en retour, et c'est là peut-être un brillant calcul. Mais le statut de la propriété privée des autres serait nul et non avenu si chacun n'était pas soucieux, en la reconnaissant, d'assurer le statut de la sienne. Si, parmi tous les propriétaires, l'un d'eux venait à céder, l'édifice s'écroulerait tout entier <sup>39</sup>.

39. *Res perit domino ou les tribulations de l'objet trouvé*, Institut de démobilisation, 2009.

Quant aux auto-stoppeurs, qui n'ont ni domaine à préserver, ni trésor à garder, ils auraient bien tort d'entrer dans le cercle vicieux des services donnés et rendus, qui les conduira bien vite de l'autre côté du miroir, c'est-à-dire du côté de ceux qui ont un volant dans une main, et un levier de vitesses dans l'autre.

Pour stigmatiser les déportements des auto-stoppeurs, les mêmes « nouveaux philosophes » — retenant les propos d'Henri Miller quand il décline les modalités de sa dérive parisienne, au chapitre VII de *Tropique du cancer* — les ont qualifiés d'abord de « bêtes de proies », de « pirates » et de « pillards ». Mais voyant que ceux-là recueillaient ainsi la sympathie de leurs lecteurs, plutôt que leur mépris, ils haussèrent le ton et parlèrent bientôt, pour les désigner, de « terroristes petits-bourgeois ». Mais quel que soit le titre qu'on leur accule, il y a certaines catégories de brigands que l'opinion publique se refusera toujours à traiter comme de simples criminels. Et les auto-stoppeurs sont de ceux-là. Car s'ils cèdent parfois aux sirènes du banditisme, ce banditisme est essentiellement *social*. Qu'on se souvienne en effet des mots d'Eric John Hobsbawm :

Les bandits redressent les torts et corrigent ou vengent les injustices selon des critères généraux de justice et d'honnêteté dans les rapports entre les hommes en général, et tout particulièrement entre les riches et les pauvres, les forts et les faibles<sup>40</sup>.

40. E. J. Hobsbawm, op. cit., p. 17.

C'est que l'auto-stop est d'abord une réponse à la crise économique qui touche les populations les plus modestes de nos démocraties occidentales. L'auto-stop est d'abord une manière de voyager pour pas un rond, gratuitement, aux frais de la princesse ; une manière de détourner l'argent de ceux qui ont de l'argent, de ceux qui ont les moyens de payer des tournées en veux-tu en voilà à leurs petits bolides. L'auto-stop est d'abord un *transfert de richesses*, une *réappropriation de biens*. Les sans-le-sou circuleraient avec leurs propres véhicules, s'ils avaient les moyens de passer de temps en temps à la pompe. Mais c'est oublier que les relevés de compte fâchés avec les entiers positifs n'ont jamais aidé personne



à épancher l'hydropisie des carburateurs. Dans ces conditions, la jeunesse indigente n'a pas d'autre alternative, pour ce qui est de se laisser façonner par les voyages, que de s'en remettre aux carburateurs, jamais à court de combustible quant à eux, des automobilistes des classes moyennes supérieures. Et il ne s'agit pas de s'en excuser, bien au contraire. D'autant que ce qu'on a commencé à faire avec le pétrole, pourquoi ne pas le faire encore avec le reste, tant qu'on y est, pourquoi ne pas se faire offrir le gîte et le couvert, pourquoi ne pas s'incruster jusqu'au bout de la nuit, puisque c'est samedi soir, et que le porte-monnaie de Valériane de la Cochardière ne tombe jamais en panne de billets verts ?

Sur la route, vous aurez tout à disposition, tout ce dont vous avez jamais rêvé — et mieux que ça encore. Mais attention ! Quand nous disons *avoir*, nous ne disons pas *posséder* ; nous disons seulement *jouir de* ou *user de*, nous disons seulement *sentir*, *éprouver*, *traverser* ; il ne s'agit en aucun cas de s'attacher aux babioles qui auront atterri par hasard dans vos menottes de griveleur *honoris causa*. Si vous avez réussi à vous emparer d'un appareil photo numérique qu'un automobiliste étourdi avait laissé traîner sous un siège, votre prochain chauffeur pourra identiquement vous soustraire votre précieux carnet de notes, ou cette petite lampe de poche à dynamo que vous avez trouvée dans le sac à main de Nadine Surel, sitôt que vous aurez le dos tourné ; même chose pour votre échiquier de poche ou vos sachets de nouilles asiatiques à la crevette. Et nous avons envie de dire : c'est le jeu ! Qu'importe du reste, puisque l'auto-stoppeur n'aspire qu'à se décharger, qu'à se délester de tous les biens qui l'encombrent ; de tous les liens qui le retiennent de s'élancer, pour s'élever et voler dans les airs.

Pour la FFAS, qui se dit prête à tolérer un certain nombre d'il-légalismes, comme le menu larcin ou la séquestration, la question se pose néanmoins de savoir s'il est acceptable de voler les automobilistes *coopératifs* ? Piller les stations-service, pourquoi pas — dès lors que les compagnies pétrolières accusent les meilleures performances boursières de l'histoire des multinationales. Dévaliser

les drugstores, et même dépouiller de leur magot les grosses berlines ou les 4 × 4 abandonnés sur les aires de repos, dont on parviendra sans grosses difficultés à forcer les systèmes de verrouillage, passe encore. Mais peut-on s'autoriser à voler celui qui vous a gentiment offert la course jusqu'aux ruines de Caesara ou déposé sur les flancs du Piton de la Fournaise ? Peut-on détrousser comme ça Prosper Sagarine de ses dernières économies, au moment de lui dire adieu, après qu'il vous a fait traverser la Margeride dans sa Toyota du fond des âges ? Et la FFAS crie : Halte là ! Arrière ! On ne plume pas un ange, un ami, un type qui vous a ouvert sa portière en grand, comme d'autres ouvrent leur cœur ! Il faut savoir rester mesuré, circonspect, se garder d'agir impulsivement, mettre ses pulsions au rancart et juger la situation avec tout le discernement qui s'impose ; il faut savoir faire la distinction entre ceux qui vous méprisent et ceux qui font partie de votre famille, de la grande famille des âmes secourables.

Hormis que cela peut être matière à débat. La FFAS postule bien naïvement l'universelle générosité des conducteurs qui proposent un bout de siège aux allomobilistes en rade. Or cela s'inscrit en faux contre nos précédentes réflexions sur l'échange de bons procédés, où il apparaissait que l'automobiliste a des désirs, tout comme vous, et peut-être celui de vous rançonner avant la prochaine bretelle pour Tatarboundary. Jusqu'à preuve du contraire, vous ne lisez pas dans les pensées. L'homme est bon par nature, nous n'en doutons pas ; mais la société a introduit le péché dans ses veines, et tout vagabond que vous êtes, vous n'en portez pas moins des vêtements, quelques accessoires, une montre, un chapeau, qui susciteront l'avidité de votre hôte tout aussi bien que des pierres précieuses ou d'épaisses liasses de biffetons. La question n'est pas celle de savoir si vous allez voler ou non Marie-José Falaise ou Franck Businaro. La question est celle de savoir lequel d'entre vous ramassera le pactole. Et si vous ne sautez pas sur l'occasion, préférant rester en bons termes avec les prévôts de l'impératif catégorique, préférant rester en bons termes avec la FFAS,

soyez certain qu'ils profiteront de votre hésitation pour vous défausser illico de vos meilleurs atouts.

Basile Nérambourg a raconté beaucoup de fariboles ; mais nous retenons de toutes ses pérégrinations d'auto-stoppeur insolent ce principe inflexible : « Gardez l'initiative ! » La lecture assidue des *Vies et doctrines des auto-stoppeurs illustres* vous convaincra de ne jamais manquer d'audace, et même d'y aller au culot, de tenter à chaque fois le tout pour le tout, qu'un filet vous rattrape en cas de chute ou pas. Il faut y penser : certes il y a bien des objets à dérober dans une voiture, et votre besace est tristement étroite. Mais quoi ! En quel honneur faudrait-il les en extraire, et alourdir votre fardeau, dès lors qu'il vous est permis, du moins croyons-nous que c'est le cas, de tirer le véhicule lui-même, qui les contient tous ?

#### **4. Le Routard qui régale**

SI TANT EST QU'UN AUTO-STOPPEUR se donne un semblant de peine, il est communément admis que son voyage ne lui coûtera pas un centime. Mais mieux que ça, l'auto-stoppeur, qui n'oublie pas, contrairement à tous ceux qui agitent l'étendard de la pureté morale, le monde dans lequel il vit, peut aussi s'arranger pour que son voyage lui rapporte un peu d'argent. Et ici encore, les manières sont multiples. Ça peut même vous tomber dessus par hasard. Beaucoup d'automobilistes sensibles à la charité chrétienne nous ont offert spontanément leur fond de porte-monnaie, avant de nous relâcher dans la nature. Et ils y étaient d'autant mieux disposés que nous avons insisté, pendant toute la durée du trajet, sur nos difficultés à joindre les deux bouts et notre fascination pour le suicide. Et cela renvoie à la question de l'apparence, qui a été traitée exhaustivement, et sous tous ses aspects, dans notre troisième section. Rajoutez-en. Soyez le plus misérable des traîne-misère, le plus affamé des crève-la-faim. Bien entendu, il n'est pas

improbable que certains auto-stoppeurs excessivement miteux aient pu être jetés sur une aire de repos après quelques kilomètres de trajet à peine, ou même éjectés en marche si la vermine quittait leurs haillons pour s'aventurer sur la surface du tableau de bord.

La psychanalyste Claire Massaloup, proche de l'UMP, posait la question suivante : « Comment peut-on obliger un automobiliste à faire plusieurs centaines de kilomètres sous le même toit qu'un va-nu-pieds immonde, sentant la crasse comme un fond de pouvelle et destiné à une vie de loqueteux <sup>41</sup> ? » Mais si l'on s'en remet aux archives du FÉ2UR (Fonds d'Études Universitaires des Usagers de la Route), tout porte à croire qu'il existe aussi de véritables saints, qui subliment leur dégoût et conduisent les brebis égarées du Seigneur où elles le souhaitent, insensibles à leurs exhalaisons, procédant même à de larges coupes dans leur budget mensuel pour les gratifier d'un billet plié en quatre grâce auquel elles pourront s'offrir un quignon de pain ou les services d'un gigolo. Tomber sur un de ces automobilistes pénitents est sans doute la plus belle chance qui puisse se présenter à un auto-stoppeur, qui pourra ainsi multiplier sa mise par dix, cent, et même mille ou dix mille s'il brandit la menace de la damnation éternelle pour accabler son hôte et lui faire ouvrir en grand les vannes de son compte bancaire <sup>42</sup>.

Mais il était question du *vol*. Et c'est là un moyen comme un autre. « Le corps humain peut être affecté de beaucoup de façons qui augmentent ou diminuent sa puissance d'agir <sup>43</sup>. » Vous pouvez voler une Volvo 850 pour le plaisir et l'abandonner par la suite dans un fossé ou au dernier sous-sol d'un parking souterrain de Walla Walla. Mais vous pouvez aussi voler une Volkswagen T4 Westfalia California coach pour la revendre en chemin ; et de voiture en voiture, accroître considérablement votre pécule, qui était parti de trois fois rien, comme celui de Steve Jobs et Steve Wozniak quand ils ont lancé la firme Apple Computer, Inc. Et c'est la même chose pour les gadgets et tous les artefacts. Galatea Dunkel le sait bien, qui rappelle à Dean : « Tu n'as pas idée de

41. *La Charité chrétienne a ses raisons que la raison ignore*, L'An du Christ, 1998.

42. On lira sur cette question l'émouvante biographie de Fabrice Lorandel, qui fit plus à lui seul pour les auto-stoppeurs que mille hippies réunis. Cf. Louise Pichou, *Un saint sur la route. Vie et mort de Fabrice Lorandel*, Éditions Claire Vaudon, 2004.

43. *Éthique*, op. cit., III. Postulat I.

tout ce qui traîne dans leurs putains de bagnoles à la con et dont on pourra tirer un bon prix à Mexico City, mec ! »

Dans l'Opel Vectra 1.7 TD de Salomon Ohlmann, vous recensez une dizaine de CD de Deep Purple, un filet de clémentines, un paquet de mouchoirs, un atlas routier de l'Europe, un préservatif, trois cigarettes, une canette de Breizh cola, une paire de pantoufles, des devises étrangères frappées d'un visage inconnu, un tournevis, un gant de toilette maculé de sang, arrêtons-nous là peut-être et résumons si ça vous fait plaisir : chaque véhicule est un grand foutoir, une décharge à ciel ouvert dans laquelle il vous revient de piocher à loisir pour faire le bonheur de tous les consommateurs qui préfèrent les marchandises tombées des camions à celles qui paradedent en tête de gondole. Cela est exagéré peut-être. Il y a aussi des automobilistes psychorigides, partis en croisade contre la poussière et les saloperies qui traînent, et qui passent leur voiture au crible chaque dimanche de l'année, avant de rectifier le tir d'un coup de Kärcher au-dehors et d'aspirateur au-dedans. Hormis qu'en matière de rapine, l'intérieur impeccable d'un modèle haut de gamme, comme la Ferrari 512 TR, vaut bien celui d'une voiture-poubelle. Les coupés et les cabriolets sont toujours équipés de GPS, d'autoradios *high-tech*, de lecteurs de DVD pour les enfants, autant de petits concentrés de technologie que vous négocieriez sans mal à votre retour sur les trottoirs de Barbès.

Hormis que tout le monde n'a pas votre bagout. Sur le forum Internet de la *League*, beaucoup d'auto-stoppeurs reconnaissent qu'ils rencontrent de grandes difficultés à revendre leur butin en cours de route, notamment dans les villes de plus de 100 000 habitants. Il existe pourtant quelques techniques qui ont fait leurs preuves, et que nous sommes prêts à partager avec vous, si tant est que vous en fassiez bon usage. Et ce grand principe pour commencer. *Voler les marchandises de valeur dans les pays riches, les revendre dans les pays pauvres*. La raison est simple : les premiers regorgent de produits à forte valeur ajoutée et d'articles de luxe ; les seconds sont peu regardants sur les principes de la concurrence

libre et non faussée. Ajoutons qu'un flic sera d'autant plus disposé, en échange d'un petit billet, à fermer les yeux sur votre trafic, qu'il officiera dans un pays chevauchant le tiers-monde. Miguel Lombardo raconte qu'il avait l'habitude, dans les années 80, de faire du stop jusqu'au Danemark, où il volait des vieilles Cadillac et des Maserati de collection, avant de redescendre jusqu'en Biélorussie, où il les négociait sans peine ; puis de reprendre le chemin de la Scandinavie, toujours en auto-stop <sup>44</sup>.

44. Miguel Lombardo, *Pour ceux, dont je suis, qui n'ont pas connu les années folles*, trad. M. Esposito, Fayard, 2001.

Bien entendu, il peut être avantageux de connaître les réseaux d'écoulement des marchandises volées ou des contrefaçons, ainsi que les adresses des receleurs. Luigi P\*\*\*, qui vécut dans un petit immeuble de la Calerte Santi Cosma e Damiano, dans le quartier de San Giuseppe à Napoli, nous a transmis autrefois un épais répertoire, permettant de résoudre ce genre de problème où que l'on se trouve sur le planisphère. Mais il est inutile de nous adresser vos coordonnées, même sous pli anonyme, pour nous en demander une copie. À vous de rencontrer vos Luigi P\*\*\*, vos Abu B\*\*\* ou vos Tchou X\*\*\*, du nom de ce jeune taïwanais qui en savait plus long sur les déversoirs de la mère-marchandise que les ténors de Wall Street, et qui nous confia bien des secrets, le fil de nos sabres calé sous sa petite gorge imberbe. Mais soyons francs, n'importe quel garagiste albanais, macédonien ou bulgare, qu'il ait ou non pignon sur rue, vous paiera une Allemande ou une Française volée à pétaouchnoc rubis sur l'ongle, et sans jamais consigner vos coordonnées dans un registre.

Dans tous les cas, évitez de vous attarder dans les villes où vous vous serez livré à ce petit commerce. Les chiens ont du flair, et les indics ne font jamais défaut, dans le milieu de la pègre. Mais votre puissance est celle de l'auto-stoppeur, qui partout où il va, ne fait que passer. « Les corps se distinguent les uns les autres sous le rapport du mouvement et du repos, de la vitesse et de la lenteur <sup>45</sup>. » Et celui de l'auto-stoppeur, visqueux comme nul autre, sinon peut-être celui de la route elle-même, lorsque l'asphalte a fondu

45. *Éthique*, op. cit., II, Axiome II, Lemme I.

au soleil, est à proprement parler *insaisissable*, puisque c'est toujours lui qui finit, au bout du compte, par saisir les autres <sup>46</sup>.

De fil en aiguille, si tant est que vous êtes suffisamment perspicace, l'auto-stop pourra devenir un véritable travail, *votre* travail, votre activité professionnelle principale, et subvenir à vos besoins comme le métier d'avocat ou de kinésithérapeute. Les « nouveaux philosophes » n'ont jamais manqué de fustiger la conduite prétendument indécente de ces « routards qui roulent sur l'or <sup>47</sup> ». Comme si la pratique de l'auto-stop ne pouvait pas être un métier comme un autre.

Pour les braves gens, dirait-on, il y a une différence essentielle entre les auto-stoppeurs et les « travailleurs » normaux. Ils forment une race à part, une classe de parias, comme les malfaiteurs et les prostituées. Les travailleurs « travaillent », les auto-stoppeurs ne « travaillent » pas. Ce sont des parasites, des inutiles. On tient pour acquis qu'un auto-stoppeur ne « gagne » pas sa vie au sens où un maçon ou un critique littéraire « gagnent » la leur. L'auto-stoppeur n'est qu'une verrue sur le corps social, qu'on tolère parce que nous vivons dans une ère civilisée, mais c'est un être essentiellement méprisable. [...] Pourtant, il n'y a pas de différence fondamentale entre les moyens d'existence d'un auto-stoppeur et ceux de bon nombre de personnes respectables. Les auto-stoppeurs ne travaillent pas, dit-on. Mais alors, qu'est-ce que le travail ? Un terrassier travaille en maniant un pic. Un comptable travaille en additionnant des chiffres. Un auto-stoppeur travaille en restant dehors, qu'il pleuve ou qu'il vente, et en attrapant parfois un véhicule, qui le déposera un peu plus loin. C'est un métier comme un autre. Parfaitement inutile, bien sûr — mais alors bien des activités enveloppées d'une aura de bon ton sont elles aussi inutiles <sup>48</sup>.

Et la sociologue Noëlle Galant d'ajouter :

Dans la pratique, personne ne s'inquiète de savoir si le travail est utile ou inutile, productif ou parasite. Tout ce qu'on lui demande, c'est de rapporter de l'argent. Derrière tous les discours dont on nous rebat les oreilles à propos de l'énergie, de l'efficacité, du devoir social et autres balivernes, quelle autre leçon y a-t-il que « amassez de l'argent, amassez-le légalement, et amassez-en beaucoup » ? [...] Un auto-stoppeur, à voir les choses sans passion, n'est qu'un homme

46. « Le visqueux est compressible. Il donne donc d'abord l'impression d'un être qu'on peut posséder. [...] Seulement, au moment même où je crois le posséder, voilà que, par un curieux renversement, c'est *lui* qui me possède. C'est là qu'apparaît son caractère essentiel : sa mollesse fait ventouse. [...] J'écarte les mains, je veux lâcher le visqueux et il adhère à moi, il me pompe, il m'aspire ; son mode d'être n'est ni l'inertie rassurante du solide, ni un dynamisme comme celui de l'eau qui s'épuise à me fuir ; c'est une activité molle, baveuse et féminine d'aspiration, il vit obscurément sous mes doigts et je sens comme un vertige, il m'attire en lui comme le fond d'un précipice pourrait m'attirer. » J.-P. Sartre, *L'Être et le néant*, op. cit., p. 655.

47. Voir Michel Le Bris, « Quand les routards roulent sur l'or », *Libération*, 20.05.1997.

48. Yannick Escallot, *Dans la dèche à Sydney et à Bangkok*, Phébus, 1992.

d'affaires qui gagne sa vie comme tous les autres hommes d'affaires, en saisissant les occasions qui se présentent. Il n'a pas plus que les autres contemporains failli à son honneur : il a simplement commis l'erreur de choisir une profession dans laquelle il est impossible de faire fortune <sup>49</sup>.

49. *Dessin à regarder de traviole*, La Fabrique, 2004.

Et sur ce dernier point, nous sommes loin d'être aussi pessimistes que Noëlle Galant. Nous avons connu des auto-stoppeurs dont le train de vie rivalisait avec celui des magnats du pétrole ou des champions de la spéculation boursière, des auto-stoppeurs qui ne comptaient plus les zéros sur leurs relevés de comptes. Faut-il préciser qu'en Chine, les auto-stoppeurs jouissent d'un statut social à part entière, reconnu par les autorités, les invitant ainsi à déclarer leurs gains afin de cotiser dûment pour leurs vieux jours ? Il en va de l'auto-stop comme de la prostitution. On ne résout pas un prétendu « problème de société » en faisant la sourde oreille et en repoussant les gêneurs aux confins des villes, où il sera plus commode de les faire embarquer par la police. C'est parce que l'Union Européenne a toujours dénigré l'existence d'auto-stoppeurs de métier en *free-lance*, et même parce qu'elle a toujours lâché sur eux ses meutes de teckels en uniforme, que l'Union des Banques Suisses (UBS), poursuivant le noble combat du prix Nobel de la paix Muhammad Yunus, a entrepris de proposer aux auto-stoppeurs un compte épargne défiscalisé, avec un taux de rémunération annuel de 7 %, le célèbre *Hitch-Hiker Post*, qui peut être alimenté depuis n'importe quel guichet de banque de par le monde, et ce dès le premier centime <sup>50</sup>.

50. Cf. <http://www.ubs.ch>

Et nous parlons du vol parce que nous parlions du vol. Mais mille et une stratégies sont à votre disposition pour vous remplir les poches tout au long de votre périple entre le Golfe de Venise et le Golfe de Gdansk. Si le vol à la tire vous paraît sans gloire, préférez-lui le racket. Vous avez bien dans votre gibecière une clé anglaise ou un brûleur à gaz que vous pourrez agiter au-dessus de la tête d'un automobiliste en lui demandant poliment une allonge en liquide. Et c'est encore petit. Nous croyons nous souvenir que vous avez été un as du rapt, de l'enlèvement, du kidnapping. Les



sommes qu'une femme est prête à déboursier franchissent un seuil dès lors que c'est la chair de sa chair qui lui a été ravie, et non plus seulement un gadget inutile dont elle supportera très facilement l'absence. Les très jeunes enfants constituent une marchandise de premier choix dans la grande surface mondiale. Et si leurs parents se refusent à payer une rançon de plusieurs millions d'euros en faisant immédiatement appel aux négociateurs de la brigade des mœurs, prenez le large, prenez la route ; les automobilistes s'arrêteront d'autant plus facilement que vous serez accompagné maintenant d'une adorable petite tête blonde.

Et il n'est pas question de s'encombrer pour le plaisir. Comme le titrait le journal *Le Monde*, dans son édition du 17 janvier 2006 : « Le marché noir des organes est tout aussi florissant que celui de l'esclavage sexuel. » Profitez-en ! Laissez-vous guider par les circonstances, par le *kairos*. Chaque enfant possède deux reins, un cœur, un foie, des yeux, tout ce petit monde en parfait état de marche. Et quelle joie à l'idée d'en faire profiter un autre enfant, victime innocente d'un accident de la route ou promis à la dégénérescence cérébrale par un code génétique pernicieux, un chérubin dont les parents seront cette fois tout à fait disposés à vider leur livret A pour quelques centimètres cube de chair qui s'agitent dans un bac à glaçons ! Et même, plutôt que de le vendre en pièces détachées, pourquoi ne pas garder ce chiard avec vous ? Il pourra, pour écourter vos longues périodes d'attente, implorer la mansuétude des automobilistes en s'agenouillant au bord de la route, exhibant à l'occasion ses cicatrices ou ses plaques d'eczéma ; mais surtout, il pourra rendre des services à vos hôtes, tous les services qu'ils veulent, comme il sera convenu à l'avance, avant que vous montiez dans la voiture, lui devant et vous derrière. Les enfants sont parfois teigneux et râleurs, mais qui ne serait pas prêt à supporter les pires tracas pour s'offrir le luxe de voyager en binôme avec une poule aux œufs d'or ?

Il existe encore un moyen de mener le train de vie des princes, sans plus avoir à mendier la moindre piécette. Dans d'autres cir-

constances, nous nous serions bien gardés de vous faire part de ce tuyau, mais vous avez payé ce livre, et il faudra au bout du compte que vous en tiriez quelque bénéfice, sans quoi vous n'hésitez pas à nous traîner devant la justice pour publicité mensongère, où n'importe quel prétexte qui vous assurera la bienveillance des tribunaux. Revenons donc sur ce rebut de la sous-littérature à la française qu'est le *Guide du Routard*<sup>51</sup>.

51. Bien entendu, le *Guide du Routard* n'est pas en position de monopole sur le marché du guide de voyage. D'autres enseignes se partagent le gâteau du « conseil en maximisation économique des petits bonheurs lointains » (Marchaland). Citons pêle-mêle le très laid et très dispensable *Petit Futé*, les *Guides Géo*, astucieusement formatés pour les classes moyennes supérieures, et les indécrottables *Guides Michelin*, qui ont néanmoins perdu beaucoup de leur lectorat suite à la mort d'Édouard Michelin — cette figure du « capitalisme paternaliste » à la française — dans le ridicule naufrage d'un bateau de pêche au large de l'île de Sein. Au vu de la faiblesse du panel francophone, et depuis qu'ils ont été traduits dans leur langue, de nom-

Depuis sa création en 1973, le *Guide du Routard* est devenu une marque culte et un phénomène de société. Dans la foulée de Mai 68, les touristes appartenant aux classes moyennes supérieures ont transformé un manuel pour hippies en vadrouille en une prodigieuse machine à pognon. Qu'on en juge : en France, un guide de tourisme sur trois est un *Routard*. Au total, 4,5 millions d'exemplaires y sont vendus chaque année. Autrement dit, si vous ne voyez pas où nous voulons en venir, avoir son nom dans le *Guide du Routard* est le plus sûr moyen, pour les professionnels de l'hôtellerie et de la restauration, de faire le plein de touristes hexagonaux, et ce 365 jours par an. Or il faut bien, pour qu'ils puissent en parler, et éventuellement les recommander à leurs lecteurs friqués, que les « salariés » de Gloaguen se soient d'abord rendus dans les lieux en question, afin de tester leurs prestations en matière de menus gastronomiques, de chambres climatisées et de massages thaïlandais.

Vous commencez à comprendre. C'est très simple. Où que vous soyez, et pour autant que vous sachiez parler français, présentez-vous comme un journaliste du *Routard*. C'est d'ailleurs ce que le *Routard* lui-même, *via* un document en interne intitulé « Comment enquêter et rédiger pour le *Guide du Routard* », que nous sommes parvenus à nous procurer, invite ses pigistes à faire ; à rebours de la sacro-sainte règle de l'incognito prônée par Gloaguen<sup>52</sup>. Nous l'avons fait souvent, à Rawalpindi, à Tissemsilt, dans l'hôtel Nariman House de Mumbai ou le « très, très chic » hôtel Heising de Berlin, Rankestrasse 32 (tel. 213-39-52) ou encore dans le restaurant « beaucoup plus chic » Peder Oxe de

København, Grabrodtorv 11 (tel. 33-11-00-77), où contrairement à ce qui est annoncé dans l'édition 2007 du guide *Norvège Suède Danemark* à la page 97, il n'est pas nécessaire d'avoir au moins 200 Dk à dépenser pour se faire un bon aperçu de la cuisine scandinave.

Faites-vous appeler Philippe Gloaguen, Pierre Josse ou Benoît Lucchini, et que la fête commence ! Et de toutes les combines que nous fomentâmes, celle-là fût la seule qui marcha à tous les coups, et dont nous ne nous lassâmes jamais. Et comme ça y allait ! Cette servilité extrême brusquement manifestée à la seule évocation du mot « Routard », déposé à l'Institut National de la Propriété Industrielle en 1975 ; tout ce joli monde aux petits oignons pour mendigoter notre clémence — et nous qui faisons la fine bouche. C'est que nous avons dormi dans des suites immenses, bu du champagne et mangé du caviar jusqu'au bout de la nuit pour une appréciation honorable dans l'édition 2006 ou 2007 du Guide « Argentine » ou « Espagne du Nord-Ouest ». Et c'est le seul usage qu'il y a à faire du *Guide du Routard*, qui répond seulement à la question suivante, qui est la question obsessionnelle de tout touriste qui se respecte : comment s'assurer de tomber sur des compatriotes quand on séjourne à l'étranger ?

## 5. Horizons unanimes

IL N'EST PAS QUESTION DE LIVRER DANS CES PAGES une nouvelle *théorie* de l'auto-stop, que chacun se rassure. D'une part parce que nous risquerions de répéter ce qui a déjà été dit dans l'indépassable *Théorie de l'auto-stop* du regretté sociologue Fabien Messume, récemment terrassé par la maladie de Creutzfeldt-Jakob ; mais d'autre part parce que nous risquerions de tomber dans les écueils épistémologiques mis en évidence par les chercheurs du laboratoire de psychogéographie de l'Université de Toulouse-Le Mirail. En effet, « l'auto-stop, comme champ d'investigation, interdit à

breux touristes français se rabattent sur les guides *Lonely Planet*, réputés pour leur sérieux et leurs photos couleurs.

52. Est ostensiblement affiché, au début de chaque exemplaire du *Guide* un « Avis aux hôteliers et aux restaurateurs » : « Les enquêteurs du *Routard* travaillent dans le plus strict anonymat, afin de préserver leur indépendance et l'objectivité des guides. Aucune réduction, aucun avantage quelconque, aucune rétribution n'est jamais demandée en contrepartie. La loi autorise les hôteliers et les restaurateurs à porter plainte. » Gloaguen, pas communiste pour un sou, préfère se réserver l'exclusivité de ses combines pour faire ribote à l'œil.

*priori* toute approche théorique, puisque sa pratique consiste en un geste de retrait, en un mouvement d'extraction ; puisque l'automobiliste se dérobe toujours, comme la vie, à ce qui voudrait en circonscrire les infinies fluctuations dans des limites stables et définitives<sup>53</sup> ». Ajoutons : puisque l'auto-stoppeur est à la poursuite de l'événement, c'est-à-dire de l'élément hétérogène irréductible, qui vient briser l'harmonie des programmes et la cohérence interne des systèmes. « Une ligne de plus forte pente est littéralement inconcevable, inintelligible. Il n'y a pas d'autre alternative, pour la comprendre, que de l'emprunter soi-même<sup>54</sup>. » De l'auto-stop, comme se résigne finalement à l'admettre Messume, après plus de 300 pages de masturbation intellectuelle, dont chacun il est vrai se serait bien passé, il ne peut sans doute y avoir qu'une *anti-théorie*.

Et Grégoire Lechevestrier d'enfoncer le clou :

C'est une perte de temps que de discuter d'épistémologie hors de toute pratique. Les chercheurs qui étudient l'auto-stop devraient partir une bonne fois pour toutes. Ils devraient prendre la route cet hiver ou au printemps prochain pour explorer les cinq continents. Ceux dont la santé n'est pas bonne devraient partir aussi — ça ne va tuer personne. Au pire ils attraperont un rhume, ils n'ont qu'à se couvrir un peu plus et ça ira très bien. La façon dont on étudie l'auto-stop actuellement à l'université, passant d'un livre à l'autre, de concept en concept, ça n'est pas du travail ! Comment la connaissance de l'auto-stop proviendrait-elle des livres<sup>55</sup> ?

Ainsi, nous sommes en droit de nous demander quel est le sens du DESS « Gestion des flux et auto-stop », proposé par l'UFR d'urbanisme et de géophysique de l'Université Lyon III depuis le mois de septembre 2006. Comme si l'auto-stop était un domaine de recherche comme les autres, comme s'il pouvait tout bonnement être *discipliné* ; alors que c'est exactement l'inverse, alors que l'auto-stop fait des pieds de nez aux injonctions des savants, devant lesquelles il reste impassible, de même que l'auto-stoppeur devient rétif, chaque fois qu'il sent le joug.

53. *La Science à l'épreuve de la psychogéographie*, non-publié, document en notre possession.

54. E. Vanicatte, « Adresse aux post-situationnistes » in *Dérive et métadérive, quelle psychogéographie pour les années 2000 ?*, PUF, 2004.

55. *Fabien Messume : une imposture intellectuelle*, Flammarion, 2001.

Néanmoins, et parce que c'est bien d'éthique qu'il est question dans cette section, nous pouvons difficilement faire l'impasse sur les thèses du groupe *Pronunciamento*, qui fit circuler en 2002 un ouvrage inédit — tiré à 27 exemplaires, numérotés de I à XXVII, et imprimé sur un magnifique papier filigrané — prenant pour objet non pas tant l'auto-stop lui-même, que la subjectivité de l'auto-stoppeur, toujours prête à répandre le trouble et à semer la discorde. Et il ne s'agit pas de la fameuse *Théorie du Bloom*, publiée deux années plus tôt par le collectif Tiqqun, qui proposait une description fouillée de la forme-de-vie crépusculaire postmoderne ; mais tout au contraire, de la très factieuse, et toujours controversée, *Théorie du Blount*.

L'existence des exemplaires numérotés de I à IX de la *Théorie du Blount* — dits exemplaires « fantômes » — reste soumise à caution, aucun individu digne de foi n'ayant pu se targuer de les avoir eu un jour entre les mains. C'est Richard Fontenelle, un globe-trotter normand, qui tomba inopinément en mars 2003 sur l'exemplaire n° X, dans une petite bibliothèque de Belleterre, au Québec ; exemplaire dont les pages 54 à 87 et 124 à 128 avaient été mystérieusement remplacées par des articles de journaux détaillant la riche panoplie des moyens de torture utilisés par l'armée chinoise entre 1964 et 1971<sup>56</sup>. Les exemplaires n° XI, XII, XIII et XIV ont été vendus à prix d'or le 5 novembre 2003, à 23 h 59 précises, *via* le site d'enchères en ligne E-bay, à des grands collectionneurs internationaux (parmi lesquels aurait figuré l'éminent émir Mustapha Khallafi), seulement intéressés par la valeur marchande qu'ils prendraient avec le temps. Deux semaines plus tard, les mêmes exemplaires XI, XII, XIII et XIV se volatilisaient dans la nature et personne à ce jour, pas même les coûteux chasseurs de têtes que leurs acheteurs dépêchèrent pour traquer et abattre les escamoteurs, n'a jamais retrouvé leur trace.

Nous nous félicitons de compter, parmi les volumes de notre auguste bibliothèque, l'exemplaire n° XV de la *Théorie du Blount*, que Walid Salem Jafar, un agent retraité de la police secrète égypt-

56. Voir J. Audubert, « L'énigmatique numéro X », *La Revue des auto-stoppeurs*, n° 45, février 2004. Audubert laisse penser que le numéro X aurait également été amputé d'un feuillet et demi, savoir la page 111 et la moitié supérieure de la page 207.

tienne, et néanmoins ami, nous a ramené d'un voyage occulte en Terre Sainte. Le numéro XVI aurait appartenu pour un temps à Jack Thames, allomobiliste devant l'éternel, avant qu'il ne le cède en septembre 2004 à Jim Harrisson. Celui-ci l'aurait confié récemment à son ami Gérard Oberlé, fin érudit et gastronome, qui le garderait aujourd'hui sous clé quelque part dans la prestigieuse bibliothèque de son manoir limousin <sup>57</sup>.

57. Voir Daniel Cassigneul, « Gérard Oberlé, heureux propriétaire du numéro XVI ? », *La Revue des auto-stoppeurs*, n° 57, mars 2005.

Le numéro XVII appartiendrait toujours à Sakata Shoichi, le numéro 2 de la *League*, grand amateur de katanas et dont on dit qu'il a laissé plus de sang dans son sillage que les colonnes infernales du Général Turreau, qui décimèrent la Vendée à la baïonnette en janvier 1794. La physicienne Violette Taupin a été vue pour la dernière fois le 19 juin 2005, en possession du n° XVIII. Elle se serait évanouie ensuite, ainsi que son précieux exemplaire, dans le labyrinthe des ruelles de Nairobi. Les numéros XIX et XX auraient été volés à Joshua David par un ex-agent du Vatican, dont certains laissent entendre qu'il s'agirait de l'obscur Lukas Carrera, qui révisa l'*Index* de la bibliothèque papale entre 1987 et 2001 <sup>58</sup>.

58. On lira sur l'*Index librorum prohibitorum* du Vatican, et l'éventualité qu'y aient été ajoutés les exemplaires XIX et XX, l'enquête d'Yvette Tarchala : *De la censure papale au XXI<sup>e</sup> siècle*, L'Harmattan, 2006.

C'est Amélie Rabu qui déterra le n° XXI, le 12 février 2004, dans l'arrière-boutique d'une minuscule station-service, sise entre Hauteville-Lompnes et Thézillieu, dans le Bugey, avant de se faire assassiner quelques semaines plus tard dans les rues de Taganrog, non loin de la Mer d'Azov. Dans ses *Mémoires*, Valentin Domalain raconte qu'il lui a semblé apercevoir le n° XXI au cours du mois d'avril suivant, sur la banquette arrière d'une Renault 16 qui le conduisait vers Pontarlier, quelques secondes avant que le conducteur braque le volant et entraîne le véhicule dans un ravin. Domalain ne dut la vie qu'à un miracle — ou au hasard, qui fait bien les choses pour certains, et moins bien pour d'autres, puisque le chauffeur y laissa la sienne, ainsi que celle du possible n° XXI, qu'on retrouva carbonisé avec ses cendres.

Le reste appartient à la légende. Le groupe *Pronunciamento* aurait collé les 345 pages des exemplaires XXII à XXV sur les murs de quatre grandes capitales européennes. Pendant sa « traversée de

l'Allemagne à contresens », Alban Barcoujaraud raconte en effet comment il tomba nez à nez avec la page 302 de l'exemplaire n° XXIV, à l'intersection de la Stresemannstraße et de la Wilhelmsstraße, à quelques mètres de la Mehring-Platz de Berlin. Mais n'a-t-il pas prétendu aussi, pour s'attirer les faveurs des chaînes de télévision italiennes, avoir consulté le mythique n° VIII, qui serait l'exemplaire « critique », dans l'arrière-salle d'un bouge alsacien dont il a toujours refusé de donner le nom ? Jusqu'à ce jour, si ce n'est Barcoujaraud, aux propos duquel il nous viendrait difficilement à l'idée d'ajouter foi, aucun témoignage sérieux ne nous permet de penser que ces collages aient véritablement été effectués. Nous pourrions vous raconter encore l'incroyable histoire de l'exemplaire n° XXVI, mais cela sera l'objet d'un livre à venir, que nous intitulerons très sobrement *Le Numéro XXVI*.

Reste le n° XXVII, qui a fait couler à lui seul bien plus d'encre, tout particulièrement entre le 26 juillet et le 31 août 2005, que tous les autres mis bout à bout. Sans entrer dans les détails, et si nos sources sont sûres, l'histoire du n° XXVII aurait débuté le 26 juillet 2005 avec l'apparition de cet alexandrin en lettres rouges sur les panneaux d'affichage électronique qui surplombent les autoroutes françaises : « Ne prenez pas la route, le Blount s'en chargera. » Le lendemain, le quotidien *Le Figaro* recevait un communiqué annonçant le lancement d'une « chasse au trésor mondiale », dont le butin serait le n° XXVII en question ; n° XXVII d'autant plus convoité qu'on l'a longtemps dit augmenté d'une postface inédite de 12 pages, remettant en cause certaines thèses nodales de l'édition *princeps*. *Le Figaro* publia le communiqué dans son édition du 27 janvier ; communiqué bientôt traduit dans plus d'une centaine de langues.

Il y a mille et une manières de répandre la discorde. Le groupe *Pronunciamento* vous présente la sienne, qu'il juge d'une efficacité respectable. L'exemplaire n° XXVII de la *Théorie du Blount* vous attend au lieu désigné par le sonnet de Frédéric de Banville, *L'Horizon unanime*, dont voici la première strophe : « C'est par devant l'échalas, que nous primes la route / Enivrés par l'hostie qui

sombra de la soute / Ô Circée dans tes voiles *dei humani sunt* / Mort à l'ennemi qui convoitera le Blount. » Les strophes suivantes vous seront communiquées en temps et en heure, jusqu'au 30 août 2005 à 23 h 59, heure à laquelle le n° XXVII, augmenté de sa postface « À un ennemi », sera détruit par le feu. L'organisation concertée de la rareté a toujours eu des effets délétères. Qu'on en juge une fois encore. *Groupe Pronunciamiento*.

Qu'est-ce qu'un *blount* et en quel sens peut-on dire que le concept de *Blount* est pertinent pour décrire la teneur éthique de la subjectivité allomobile ? Le mot « blount » fait référence au message apposé autrefois sur les portes de certains vestibules d'immeubles parisiens, en haut desquels était installé un système de fermeture automatique mécanisé. Le message était le suivant : « Ne fermez pas la porte : le blount s'en chargera. » Le rapport avec l'auto-stop est obvie. En effet, l'auto-stoppeur est celui à qui l'automobiliste, sans bouger de son siège, ouvre la portière, et qui prend sur soi de la claquer lui-même — moment critique où le piège se referme — ou non. Le Blount n'est ni *celui-qui-ouvre-la-porte*, puisque l'automobiliste s'en charge pour lui ; ni *celui-qui-exige-qu'on-referme-la-porte-derrière-lui* ; il occupe cet espace incertain entre l'initiative spontanéiste et l'assistantat servile, entre le maître et l'esclave ; espace que Hermann Lariven décrivait comme le « nœud hégélien <sup>59</sup> ».

59. Le « Nœud » du Blount et autres essais, Les Presses du réel, 2003.

Ne fermez pas la porte, l'auto-stoppeur n'est pas un prince, il s'en chargera très bien lui-même. Et le message peut s'entendre dans deux sens très différents, à moins qu'ils se rejoignent quelque part, comme le font tous les extrêmes. D'une part il renseigne l'automobiliste sur l'autodétermination ou l'autonomie de l'auto-stoppeur-Blount, qui où qu'il aille, refuse de se laisser servir — encore que cela exigerait de plus amples démonstrations ; mais il l'invite aussi à laisser sa porte ouverte : ne fermez pas la porte, pas tout de suite, le Blount s'en chargera, plus tard ; jamais peut-être, si la virée dégénère et que l'heure est maintenant au sauve-qui-peut. Et si ce n'est pas ça, c'est exactement le contraire. Aussi bien, qui s'en soucie vraiment ? Du reste, il y a entre l'automobiliste et



l'auto-stoppeur un rapport singulier qui est un *non-rapport*. Et c'est là toute la position ambivalente du Blount, qui reste étonnamment seul, alors même qu'il chemine avec d'autres.

Le Blount se tient toujours à la lisière des véhicules. Certes l'automobile fait sphère autour des passagers, et le Blount aura bien un voisin à gauche et pourquoi pas dans son dos. Mais il y a cette trouée qu'est la portière ; et le bras droit du Blount est libre, le bras droit est connecté, aussi longtemps que la portière reste ouverte, ou ouvrable, à la nature sauvage <sup>60</sup>.

60. *Théorie du Blount*, p. 245.

Si vous voulez vraiment que nous allions au bout de notre argumentation, le concept de Blount insiste sur cette double articulation éthique entre l'auto-stoppeur et l'automobiliste. Déférence de l'auto-stoppeur à l'égard de son hôte (« le Blount s'en chargera ») ; déférence de l'automobiliste à l'égard de son passager (« ne fermez pas la porte »). Car chacun est libre ; et si l'automobiliste, en ouvrant la portière passager, invite l'auto-stoppeur dans son microcosme automobile, le Blount, en lui demandant de ne pas la fermer, du moins pas tout suite, l'invite en échange à communiquer avec les puissances macrocosmiques, qui les entraînent l'un et l'autre, en même temps que les galaxies, dans leur fuite motorisée.

Le lecteur perspicace aura remarqué que la figure du Blount correspond à quelques détails près à celle de l'*auto-stoppeur existentiel*, dont nous nous efforçons de dresser le portrait au fil de ces pages. Dans la mesure où le premier témoignage évoquant l'existence de la *Théorie du Blount* date de mars 2002 (exemplaire n° XXVI), il apparaîtra à chacun que c'est bien le groupe *Pronunciamento* qui s'est inspiré de nos analyses, et non pas le contraire ; la première version électronique de notre ouvrage, diffusée sur Internet par le serveur *Sky.etc* <sup>61</sup>, datant de janvier 2002 — l'occasion de se féliciter que les idées, elles aussi, voyagent. Car la figure du Blount, comme celle de l'auto-stoppeur existentiel, recouvre la pratique de l'auto-stop, tout de même que celle de la dérive psychogéographique, dès lors qu'elles ne font plus qu'un avec la vie.

61. Cf. [www.sky.etc.org](http://www.sky.etc.org)

En effet, « le sentiment de la dérive se rattache naturellement à une façon plus générale de prendre la vie, qu'il serait pourtant maladroit d'en déduire mécaniquement <sup>62</sup>. »

62. G. Debord,  
« Théorie de la dé-  
rive », article cité.

Le Blount, c'est l'« auto-stoppeur intégral » (Vaneigem), qui trouve dans la pratique de l'auto-stop non pas une occasion comme une autre de se changer les idées et de voir du pays, mais un mode de vie complet, un *ethos* : une certaine manière de se laisser affecter par les êtres et les choses. Pour le Blount, il n'y a pas de séparation entre le temps de l'auto-stop et le temps de la vie ordinaire, qui se fondent l'un et l'autre dans le flot bouillonnant de l'aventure humaine. Toute la vie du Blount, c'est de l'auto-stop en acte, la mise en œuvre totale de l'auto-stop, comme rapport à l'espace, au temps et à soi-même. Et l'auto-stop, au point où le Blount le pousse, c'est de la poésie réalisée. Il est facile de mettre sur le compte de la folie et de la jeunesse tout ce qui, chez le Blount, n'est que le rabaissement systématique d'un ordre, et répond à un désir de démoralisation concertée. Il faut voir en vérité dans le Blount, non pas un fou, mais, comme nous l'avons déjà dit, un insurgé de première.

63. André Her-  
bepin a établi un  
précieux tableau  
analytique des cor-  
respondances entre  
la *Théorie du  
Bloom* et la *Théo-  
rie du Blount*. Il  
n'est pas inintéres-  
sant d'en donner  
ici un extrait. Ainsi,  
aux pages 34-35  
de la *Théorie du  
Bloom*, on lit : « Le  
Bloom signifie  
donc cela : que  
nous ne nous ap-  
partenons pas, que  
ce monde n'est pas  
*notre* monde. Que  
ce n'est pas seule-  
ment dans sa tota-  
lité qu'il nous fait  
face, mais jusque  
dans ses détails les  
plus proches qu'il  
nous est étranger.

Beaucoup de penseurs se sont posé la question de savoir si le Blount était un Bloom à l'envers, un « anti-Bloom » (Lallican) ou même un « contre-Bloom » (Sagnimorte) <sup>63</sup>. Julia Decottignies se demande même si la *Théorie du Blount* ne complète pas la *Théorie du Bloom*, le Blount et le Bloom représentant les deux facettes d'une même entité bicéphale. Là où la figure du Bloom annonce une décadence généralisée des subjectivités modernes et postmodernes, celle du Blount, comme « subjectivité aurorale universelle », semble annoncer la possibilité d'une reviviscence, d'une Renaissance existentielle, liée à ce nouveau rapport au monde que l'auto-stoppeur éprouve au long de sa « tournée mondiale des sphères mobiles accueillantes » (Sloterdijk). Rapport au monde qui ne se fonde plus sur un sentiment d'étrangeté ou d'extériorité, mais au contraire sur un sentiment de fusion avec les éléments :

le célèbre « sentiment océanique » de Romain Rolland, cette volonté de faire un avec l'univers hors de toute croyance religieuse.

Et la *Théorie du Blount* vient confirmer à sa façon, ce qui n'est pas étonnant, puisqu'elles l'ont inspirée, les analyses que nous avons menées plus haut sur l'absurdité d'une communauté de tous les auto-stoppeurs. L'auto-stoppeur est bien celui qui s'arrache à la *communauté absente* des « foules solitaires » (Debord) pour se constituer en « solitaire fouleur », celui qui arpente indéfiniment la surface de notre planète réfractaire, sans jamais y laisser de traces. Et non seulement les auto-stoppeurs sont rares, constitutivement, de même que les génies sont rares, constitutivement ; mais même, vous êtes le seul ; il n'y a que vous à errer sur les routes au hasard des automobiles qui s'arrêtent ou qui vous snobent. Vous êtes le seul Blount que la terre portera jamais — si tant est que vous en soyez un un jour ! Il y a dans tout auto-stoppeur quelque chose du *lonesome cow-boy* de la mythologie américaine, qui ne s'attache ni aux lieux ni aux hommes, qui est seulement attaché au monde, qu'il parcourt en tous sens ; qui est seulement attaché à l'espace, auquel il offre la caresse de ses pas aériens, le doux frôlement de sa silhouette nomade, poussée au gré des vents et de ses folies douces.

Tout cela est probablement ennuyeux et vain. À tergiverser pendant des heures sur la nature du Blount, on oublie assurément d'en devenir un soi-même, et c'est toute l'ironie de l'« avertissement » qui ouvre fièrement la *Théorie du Blount* : « Si vous lisez ce livre, il vous sera interdit à jamais d'incarner la figure qu'il dévoile. » Avertissement auquel fit écho l'impitoyable « Communiqué du 31 août ». Et c'est la même chose en ce qui nous concerne. Votre opiniâtreté à lire cet ouvrage aberrant, au point d'en être arrivé cahin-caha au dernier chapitre de notre quatrième section, dit bien votre réticence à vous faire la belle et votre souci de garder bonne conscience en prenant la route par procuration. Néanmoins, s'il fallait résumer brièvement les caractéristiques du Blount, nous insisterions sur les points suivants, qui sont en vérité

[...] Notre étrangeté au monde consiste en ce que l'étranger est en nous, en ce que, dans le monde de la marchandise autoritaire, nous devenons régulièrement à nous-mêmes des étrangers. » À quoi fait écho la page 147 de la *Théorie du Blount* : « Le Blount signifie donc cela : nous nous appartenons à nous-mêmes, notre monde est ce monde. Ce n'est pas seulement dans sa face qu'il nous fait totalité, mais jusque dans ses détails les plus étrangers qu'il nous est proche. [...] La mondanité de l'étranger consiste en ce que le monde est en lui, en ce que, contre l'autorité des marchands de monde, il élève constamment ses propres mondes. » (Corr. A-74)

autant de dispositions subjectives à acquérir, et à cultiver : 1° Le Blount jouit de la solitude et rechigne à frayer trop longtemps avec les hommes, dont les affaires polluent sa nature, jugée demi-divine (p. 45 et p. 258) ; 2° le Blount est non pas un artiste, catégorie bourgeoise s'il en est, mais un créateur ou un inventeur, comme il vous plaira (p. 59) ; 3° le Blount aspire à la contemplation du monde et des hommes, il incarne la fusion des catégories de poète et de philosophe (p. 198) ; 4° le Blount recherche la pauvreté, qui est l'inverse de la misère (p.18 et p. 132) ; 5° le Blount suit les traces de Baruch de Spinoza (ch. 5) ; 6° le Blount n'accepte pas d'autres contraintes que celles qu'il s'est fixé lui-même (p. 297) ; 7° si, pour faire plaisir à Deleuze, le Blount est quelque pièce d'une machine, c'est seulement de l'univers, qui est « une machine à faire des dieux » (Bergson) (pp. 45-79). Et s'il fallait choisir une phrase pour résumer toutes les autres, afin de se dispenser de lire la *Théorie du Blount*, au demeurant introuvable, nous proposerions la phrase suivante : « Les difficultés du Blount sont celles de la liberté. »



Vous avez cru un instant que nous vous laisserions sur votre faim, avec cette histoire de « chasse au trésor mondiale » et d'exemplaire n° XXVII à dénicher ici ou là sur les replis de l'écorce terrestre. Mais nous ne sommes pas de ceux qui font saliver les petits enfants en agitant des boîtes à bonbons sous leurs yeux, et qui les posent ensuite en haut d'un placard, hors de portée, pour le seul plaisir de les voir fondre en larmes. Quand nous avons des friandises à offrir, nous les abandonnons bien en vue sur le tapis du salon.

Dès la nuit du 27 au 28 juillet, tous les auto-stoppeurs de France et de Navarre, dont nous étions, ainsi que Bernard Marchaland, convergeaient vers le Plateau de Cumberland, dans le Kentucky, qui était la zone géographique désignée par la première strophe du sonnet de Frédéric de Banville. Il serait trop laborieux d'en développer ici les différents niveaux d'analyse, mais

certaines procédés anagrammatiques chers aux surréalistes et aux membres de l'OuLiPo permettaient de mettre en évidence les coordonnées géographiques 36° 36' N — 83° 43' W, correspondant à la ville de Middlesboro. Celle-ci fut rapidement envahie par des bataillons d'anciens hippies, de chercheurs de trésors, d'explorateurs de grandes surfaces, de bibliophiles avertis ou de fétichistes ; mais surtout par les forces de l'ordre américaines, qui quadrillèrent immédiatement la zone et installèrent moult *check points* autour des quartiers d'affaires. Certains journalistes autrichiens évoquèrent une « nouvelle ruée vers l'or » ; d'autres saluèrent « la mutinerie qui vient ».

La seconde strophe de *L'Horizon unanime*, déroutante, fut publiée par le *Herald Tribune* le 17 août, sans que s'en dégageât un élément permettant de préciser la localisation du n° XXVII. À Middlesboro, les jours étaient lourds et fiévreux, et les nuits infernales, car l'alcool coulait à flots. Il fallut attendre le 26 août pour que soit enfin livrée la troisième strophe de Frédéric de Banville (rimes ABA), date à laquelle les esprits s'échauffèrent pour de bon.

C'est suite au malaise de notre confrère Léon Deltinger, lors d'une embuscade fomentée dans la matinée du 27 août par la société de mercenariat Blackwater, que nous prîmes la décision d'abandonner la partie, et le n° XXVII aux plus téméraires. On réquisitionna l'armée — Jean-Michel Sirangama va jusqu'à évoquer la présence des forces spéciales israéliennes — et un couvre-feu fut instauré le soir même. Plusieurs dizaines de kilomètres de bouchons dans le sens des départs paralysaient la ville. Les indices pourtant se recoupaient. Pour des raisons techniques, ou pour pousser le vice à l'extrême, le groupe *Pronunciamento* publia la dernière strophe du sonnet (rimes CCB), dite strophe « terminale », dans un quotidien libanais, le jour même de l'ultimatum, fixé souvenez-vous le 30 août à 23 h 59.

Dès le début d'après-midi, les concurrents qui avaient échappé à la détermination des commandos de *Marines* et à la résolution de leurs challengers, convergèrent vers le numéro 1871 bis de la

Lincoln Avenue, armés jusqu'aux dents. Les GI, pris de court par un tel déferlement de rage, reçurent l'ordre de tirer à vue, et seuls les plus rusés, parmi lesquels figuraient certains GI eux-mêmes, mieux équipés que les autres pour encaisser les impacts de balles, parvinrent à rester dans la course et à approcher les portes automatiques du Wal Mart. Personne ne semblait vraiment prendre au sérieux le dernier vers du poème, qui répétait le message du 26 juillet : « Ne prenez pas la route, le Blount s'en chargera. »

La suite des événements qui suivirent est difficile à recomposer, le gouvernement américain ayant immédiatement décidé de bloquer les flux d'informations en provenance de Middlesboro, et ce jusqu'au lendemain dans la soirée. Zoumroud Ziyayev, qui assista à la scène, la raconta en ces termes, quelques années plus tard, après sa libération des geôles de Guantanamo :

64. « *Ainsi donc, à vous bien comprendre.* » *Entretiens avec J. K. Salazie*, trad. F. Grandessus, La Fabrique, 2008.

« Y'avait quatre gars, là, deux je crois étaient des *Marines*. Ils se tenaient à quelques mètres du supermarché, accroupis dans la poussière, putain, pour échapper aux balles perdues ; elles sifflaient partout. Merde, la ville était vraiment ravagée. L'un des gars a croisé mon regard, il a tendu son fusil dans ma direction, pour me descendre je crois. J'ai relevé mon bras devant mon visage, pensant que ça pourrait me protéger. Et puis tout a sauté<sup>64</sup>. »

L'enquête la plus détaillée sur la journée du 30 août est incontestablement celle des journalistes Daniel Azevedo et John G. Watson, qui s'efforcèrent de remettre un peu d'ordre dans le salmigondis de rumeurs qui circulèrent sur l'impitoyable « Boucherie de Middlesboro ». Une chose au moins est sûre, plusieurs centaines de concurrents périrent pendant ces ultimes affrontements, dont au moins la moitié du fait de la déflagration finale, liée à la spectaculaire explosion du Wal Mart, et on déplora la mort de plusieurs milliers de civils, qui n'avaient pas pris la mesure du danger, malgré les avertissements répétés des autorités locales. Le gouvernement américain se garda bien de communiquer le nombre de soldats morts ou blessés, mais dès les premières estimations officieuses, on risquait celui de 264 agents de sécurité ayant suc-

combé à la barbarie des derniers participants, qui en avaient vu d'autres, pendant leurs traversées de la planète en long, en large et en travers. On estima le coût des dégâts à plusieurs centaines de millions de dollars, mais là encore, les autorités américaines gardèrent le silence.

Au petit matin du 31 août, le *Bombay Post* titrait sur les événements de Middlesboro, et reproduisait le communiqué que les organisateurs de la chasse au trésor lui avaient fait parvenir dans le courant de la nuit.

Le groupe *Pronunciamiento* a vocation à détruire toutes les idoles ; jusqu'à se détruire lui-même, et les Blounts avec lui, s'il devait devenir le nouveau fétiche d'une humanité orageuse. Alors, partout où vous habitez, les villes seront ruinées et les hauts lieux dévastés, si bien que vos autels seront ruinés et exécrés, vos idoles brisées, anéanties, vos brûle-parfums cassés et vos ouvrages détruits. Les morts tomberont au milieu de vous ; alors vous connaîtrez que je suis le Blount.

Et voilà les mots par lesquels le groupe *Pronunciamiento* conclut son « Communiqué du 31 août », mots qui concluront tout de même notre quatrième section, où il a été fait cas de l'éthique :

Le Blount ne se prêche pas ; il n'a qu'à se montrer, et sa seule présence pourra mettre d'autres hommes en mouvement. C'est qu'il est, lui-même, retour au mouvement ; et qu'il émane d'une émotion apparentée à l'acte créateur. Mais ne nous y trompons pas, si le Blount ouvre la voie, il n'a que mépris pour ceux qui s'y engouffrent après lui, pour la marée noire des suivants ; et s'il va jusqu'au bout de son être-Blount — et il n'est pas de Blount qui ne soit Blount jusqu'au bout — le Blount parfois regarde en arrière, et ouvre le feu.





V.

COMME UN POINT DANS  
LE RÉTROVISEUR



## 1. Entre chiens et loups

L'ÉLÉMENT DANS LEQUEL SE MEUT l'activité de l'auto-stoppeur, comme celui dans lequel se meut l'activité militaire, s'il nous venait à l'idée, pour les comparer l'une à l'autre, de nous en remettre à Clausewitz, est le *danger*<sup>1</sup>. Mais nous avons déjà parlé du danger, semble-t-il, et minutieusement même ; nous avons parlé des propositions indécentes, des tentatives de viol, des attentats à la pudeur, des coups de couteau dans la carotide ou le bas-ventre ; nous avons parlé des affres de la séquestration et des plaisirs de la torture ; des accidents de la route aussi, des carcasses de voitures plantées là, dans le fossé, ou des cadavres de gamins qui jonchent le bitume, plus nombreux encore que ceux des crapauds et des hérissons écrasés qui sèchent paisiblement au soleil — pourquoi faudrait-il encore revenir sur la question des dangers qui menacent l'auto-stoppeur, mais aussi, comme il nous est vite apparu, les automobilistes hardis qui les trimballent ? N'avons-nous pas déjà suffisamment insisté sur les risques et instillé l'inquiétude dans les cœurs, au point que personne n'osera plus prendre la route après avoir gobé ces pages, que d'aucuns trouveront en phase avec l'idéologie sécuritaire ? Si ce n'est que le concept de danger, nous l'avons vu, est tout relatif ; et ce qui constitue un danger pour les uns, constituera aussi bien la promesse d'une aventure pour les autres, et même celle du plus grand des délices pour une poignée d'inconscients, dont nous sommes, qui n'hésitent jamais à forcer le hasard pour pousser les périls à venir à leur rencontre. La sagesse populaire, que les essayistes n'hésitent jamais à invoquer dès lors qu'elle leur est favorable, et qu'ils conspuent le reste du temps, le dit à sa façon : « tous les goûts sont dans la nature » ; c'est que la Morale ne vaut que pour Dieu, que nous avons pendu de longue date.

Simon Rocherulle, qui nous offrit un jour la course entre Cesson-Sévigné et Château-Gontier, nous raconta pendant le tra-

1. Voir *De la guerre*, I, I, 21.

jet ses souvenirs d'ancien auto-stoppeur, parmi lesquels figurait cette anecdote, à tout point de vue édifiante. Rocherulle, besace en bandoulière, se fit embarquer le 27 décembre 1993 sur l'A71, en direction de Châteauroux, par une jeune conductrice dépressive, habitée par une irrépressible pulsion suicidaire et prête à donner un brusque coup de volant pour faire valser sa carlingue dans le décor, à plus de 180 km/h. Notre hôte, qui tenait davantage à l'existence, dut déployer des trésors de rhétorique pour persuader la désespérée que la vie n'était pas si terrible, qu'il y avait des gens, dehors, qui l'aimaient, que dans le ciel le soleil brille et pourtant, que la montagne est belle.

Rocherulle parvint finalement, après plus de deux heures d'efforts ininterrompus, pendant lesquelles il resta comme suspendu entre la vie et la mort, à convaincre Bénédicte Zombani qu'elle était une femme désirable, malgré son physique repoussant, et qu'il était tout à fait disposé à la sauter dans les chiottes de la première aire de repos qui viendrait, où il prit définitivement congé d'elle en la remerciant d'une balle dans la tête. Et Rocherulle de nous avouer, quelques kilomètres avant le terminus, dans la ville de Craon si nos souvenirs sont bons, et c'était un aveu comme les automobilistes en font souvent aux auto-stoppeurs, persuadés qu'ils ne les reverront jamais — ce qui ne se vérifie pas toujours —, Rocherulle de nous avouer qu'il avait eu la gaule tout au long du trajet, et qu'il appuya seulement sur la gâchette, le canon fortement appuyé entre les deux yeux de la pauvre, au moment où il lui éjacula sur sa face de laideron. L'essentiel en chaque chose, serions-nous tentés d'en conclure, est que chacun y trouve son compte.

Et c'est la même chose pour Noël Lebernicheux, qui se fit violer par un gros dégueulasse dans le local poubelle d'une station-service de l'A43, à mi-chemin entre Aiguebelle et Avigliana, et qui en ressortit comme un homme neuf, la tête haute, le sourire aux lèvres, les couilles en ébullition, impatient de voir son tour venir, quand il serait le violeur, et le premier loser du coin le violé. Et

si les jugements varient d'un individu à l'autre, ils varient aussi pour chacun d'entre nous, selon l'heure et le jour. Si nous pleurons et rions d'une même chose, c'est que parfois « notre âme [la] regarde d'un autre œil, et se la représente par un autre visage : car chaque chose à plusieurs biais et plusieurs lustres <sup>2</sup> » ; mais aussi que nous avons l'humeur capricieuse, comme celle de la météo. Somme toute, une situation difficile est comme un gros nuage devant le soleil du mois de juin : elle finit toujours par passer. Car que vous le vouliez ou non, il a été uniquement question, jusqu'ici, des menus dangers ; des dangers pour les froussards, pour les lâches, pour les neurasthéniques.

2. Montaigne, *Essais*, I, xxxvii.

Olivia Sellapin notait, dans le guide *Voyage et sécurité*, que les contempteurs de l'auto-stop, quand ils évoquent la question des dangers, insistent exclusivement : 1° sur les dangers de la route en général — et notamment sur la probabilité, plus élevée qu'on croit, d'entrer en collision avec un véhicule roulant à contresens ; et 2° sur le danger de se retrouver isolé avec un parfait inconnu <sup>3</sup>. Dans tous les cas, les risques se concentreraient autour de l'habitacle du véhicule : sphère close à l'abri des regards, où le pire peut arriver sans que le reste du monde en soit averti ; mais tout aussi bien projectile incertain, lancé à pleine vitesse sur l'asphalte, à la merci du moindre choc. Mais dans un cas comme dans l'autre, il n'est pas question de danger, insiste Sellapin, seulement d'idéologie : idéologie bêtement *technophobe* — non-confiance en la technique — d'un côté ; et idéologie tristement *xénophobe* — non-confiance en l'homme — de l'autre. Comme si un détraqué ou un maniaque se cachait derrière chaque automobiliste compatissant ; comme si chaque véhicule était un tacot prêt à quitter la route et à se prendre un poteau à la première épingle à cheveux.

3. Bordas, 1997.

Car le danger n'est pas là. Le danger véritable, le danger avec un D majuscule, n'est pas dans la voiture, prenant tantôt la forme d'un beauf en mal de câlins, tantôt celle d'une structure branlante, faite de tôles froissables qui ne tardent jamais à se replier sur les passagers, pour leur tenir lieu de dernière demeure. Le danger

certes est sur la route, nous vous suivons sur ce point, mais il ne coïncide pas avec l'être-là (*Dasein*) de l'auto-stoppeur. Le danger proche, contigu, immédiat, est seulement un quasi-danger, un pseudo-danger, et même pas un danger du tout, seulement un certain rapport avec lequel chacun doit apprendre à composer, pour en tirer un surcroît de puissance. Le véritable danger est *derrière vous*, là-bas, au loin, anonyme ; quoique de couleur caractéristique. Comme n'a cessé de le répéter Guy Marmorat :

Le seul danger, pour l'auto-stoppeur — le seul danger qui respecte le sens du mot « danger », à savoir « ce qui menace ou compromet la sûreté ou l'existence d'une personne » — apparaît toujours d'abord comme un point bleu dans le rétroviseur <sup>4</sup>.

4. *Les Maîtres-chiens*, Le Seuil, 2001.

Et le problème, pour Marmorat, est précisément que le conducteur, absorbé par le fil de ses pensées, ou insouciant du triste sort de son invité de marque, fasse comme si de rien n'était ; qu'il se refuse à appuyer prestement sur la pédale d'accélération, pour semer vos poursuivants, qui gagnent peu à peu du terrain.

Arrêtez de flipper pour un oui ou pour un non, pour un baiser volé, pour une pipe au rabais ou quelques dollars qu'un sosie de John Ryder, le tueur de *The Hitcher*, vous aura soutiré le couteau sous la gorge entre Chicago et San Diego ; arrêtez de pigner parce que les portières sont à moitié ouvertes, la direction hasardeuse, votre chauffeur bourré ou même parce que la pédale de frein remue dans le vide ; ou alors vous n'avez rien d'un pouceux patenté, qui sait que le danger est toujours d'abord *derrière lui*, matérialisé par ce point bleu dont le clignotement se détache lentement de la ligne d'horizon — ce point qui grossit, et cette sirène qui hurle à la lune, indiquant à tout un chacun que la chasse est ouverte.

C'est là tout le sens du téléfilm *Duel* (1971) de Steven Spielberg. Le danger n'est pas à l'intérieur de la Plymouth *Valiant* du représentant de commerce David Mann (*alias* Dennis Weaver), dont la mécanique pourtant est défaillante, toujours prête à lâcher et à les précipiter, elle et lui, dans les ravins de la Soledad Canyon

Road, entre Santa Clarita et Palmdale <sup>5</sup>. Le danger est derrière, toujours derrière, même s'il leur colle parfois au cul. Et si le danger prend cette fois la forme d'un monstrueux Peterbilt 281 (modèle 1955-1960), ça aurait tout aussi bien pu être un autre véhicule, n'importe lequel, pourvu que le visage de son conducteur reste invisible. Sur la route, le danger est *anonyme*, il est seulement derrière vous, il vous suit à la trace, il se rapproche, inlassablement, jusqu'à vous fourrer son pare-choc avant dans le pare-choc arrière, en guise de préliminaires à toutes les réjouissances qui vont suivre. Et c'est tout ce qu'il y a à craindre de l'auto-stop, le reste n'est que le refrain, agrémenté d'une floppée de couplets, d'une grotesque chanson paillardes qu'on garde en réserve pour les banquets de mariage.

Voilà en tout cas comment nous croyons qu'il faut entendre le concept de *ligne de fuite*, popularisé par Gilles Deleuze et Félix Guattari, mais déjà invoqué par le philosophe Arnaud Semeril, dans son époustouflant *De Lignes et de sang* <sup>6</sup>. Car il n'y a pas de fuyard sans quelqu'un — ou quelque chose — qui le poursuit, de près ou de loin, selon les vitesses relatives de l'un et de l'autre. Une ligne de fuite peut être parcourue par une infinité de points. Mais parmi ces points, il y en aura toujours un, plus ou moins à votre hauteur, qui appartient aux effectifs de la police nationale. L'auto-stoppeur n'est pas un lâche, malgré tout ce qu'on peut entendre. L'auto-stoppeur, pour Marmorat, est au contraire « celui qui a compris que les forces de l'Empire mènent, comme condition de leur improbable survie, une sempiternelle chasse à l'homme ; et qu'il est l'homme en question ». Et là encore nous ne pouvons pas dire que ce soit bien ou mal, par nature et nécessairement. La chasse à l'homme est aussi un jeu, vous y avez joué comme nous autres, dans votre lointaine jeunesse, quand l'appât du gain et du pouvoir n'avait pas encore égaré vos élans de gamin en vadrouille.

De tous les auto-stoppeurs que le monde a connu, Benoît Rabaste fut sans conteste le plus lucide, même s'il fit l'objet d'une campagne de diffamation rarement égalée, sinon peut-être par

5. Dans la nouvelle « What the Denial? » de Richard Matheson, d'où a été tiré le scénario du film, David Mann est un jeune auto-stoppeur qui se fait embarquer à bord de la *Valiant*, avant que son conducteur succombe à une crise cardiaque, en pleine course-poursuite, obligeant Mann à déplacer périlleusement le corps sur la banquette arrière pour prendre le contrôle du véhicule.

6. Gallimard, 1970.

celle qu'essuya Guy Debord, après la publication de ses *Commentaires sur la société du spectacle*, qu'on jugea ridiculement paranoïaques<sup>7</sup>. Mais comme le disait le poète chinois Tchouang Tseu, « la paranoïa est l'armure des esprits indomptables ». Or tel était celui de Rabaste. Chacun a gardé en mémoire l'incipit de *La Cible* :

7. On se souvient notamment de la diatribe de Pierre Tranchefort dans *Le Figaro* du 28 septembre 1999 intitulée « Quand Rabaste pète les plombs, les bougies s'enflamment ».

Je suis « sous haute surveillance », sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre : vigiles de la grande distribution et milieux gitans « évangélistes », intoxication et fausses propositions d'emploi, tentatives de séduction et d'infiltration sur mon entourage direct, accidents de voiture à répétition avec des scénarios quasi-identiques, etc. Quelquefois je me rebelle en la jouant très « collet serré » dans une descente dangereuse, moi devant et « lui » à trois mètres du pare-choc... Le moindre faux-pas et c'est le crash (23 heures, pas de témoins)... Le lendemain, une dépanneuse « Truck » avec un gros bouclier me colle sur l'autoroute de Metz (A4)... Action de représailles... Je ne dépasse pas les 40 km/h sur dix kilomètres... Je suis réellement une « cible » et ce qui ne peut que me réjouir, c'est d'être encore en vie... Mais pour combien de temps encore<sup>8</sup> ?

8. B. Rabaste, *La Cible*, Les Éditions de la goutte, 1997.

« Pour combien de temps encore ? » : question nodale de l'auto-stop existentiel, nous y reviendrons d'ici peu. Cyrille Schimpff suggère, études cliniques à l'appui, que les auto-stoppeurs seraient de grands paranoïaques, persuadés que le monde entier est à leurs trousses, et qui sautent de voiture en voiture pour échapper à des ennemis dont ils ne connaissent ni le nom, ni le visage ; et quoi de plus évident, puisqu'il apparaîtrait aux esprits sensés — en fait aux psychologues et aux psychiatres — que ces ennemis *n'existent pas*. Et Schimpff de détourner à son compte les lignes hallucinées du *Terrier* de Kafka : « Ils vivent en paix au plus profond de la voiture d'un autre, et cependant quelque part, n'importe où, l'ennemi perce un trou qui l'amènera sur eux. »

Mais bien présomptueux celui qui, comme cette ordure de Cyrille Schimpff, entreprend de juger l'auto-stoppeur depuis une position d'*extériorité*. Il n'est pas douteux que, depuis l'extérieur, l'auto-stoppeur passe pour un trouillard, et même pour un cinglé de première. Hormis que « juger un mode de vie sans le vivre soi-



même, est le crime de l'ignorance la plus détestable<sup>9</sup> ». Qu'on se coule au contraire dans le mouvement qui l'entraîne, et les évidences aussitôt vacillent. De tous les esprits qui gravitent autour de la planète bleue, dont il ne restera rien sitôt que le soleil aura passé l'arme à gauche, celui du routard est l'un des rares à avoir compris les ressorts de la marche du monde ; à avoir compris que les sociétés dites « démocratiques » sont en réalité des sociétés qui cultivent l'art de la chasse à courre, de la grande traque — des sociétés qui prennent un malin plaisir à mettre leurs cerbères à nos trousses. « Traquer l'auto-stoppeur jusque dans son repaire, c'est ce que le pouvoir, en tout temps, a appelé "avoir le sens de la justice" ; et il lance par surcroît sur le solitaire ses limiers les plus féroces<sup>10</sup>. »

Ces hordes de molosses, ces cohortes de vigiles acharnés, ces putains de flics, Armelle Lossignol, après Platon<sup>11</sup>, les a appelés des « chiens ». C'est que la politique capitaliste est aussi une politique à vocation *cynégétique*. Elle organise les conditions d'une battue à grande échelle, visant à débusquer et capturer les indésirables qui refusent de respecter ses exigences en matière de performances sur le marché des changes ; et dont les vagabonds et les routards font régulièrement les frais — qu'on relise seulement *America* de Kafka, ou *Dans la dèche à Paris et à Londres* d'Orwell. Et cette traque peut être mobile ou statique, elle n'en reste pas moins une traque. Vous pouvez être traqué tout en restant chez vous, devant votre poste de télévision. Traqué par l'administration, les impôts, votre famille ; il en faut moins à certains pour se faire la malle — et ce point qui apparaît déjà dans le rétroviseur.

Dans un texte à lire comme une parabole de la société spectaculaire-marchande, Michka Zabriskie a insisté sur la prolifération des chiens, qui sont autant d'entraves à nos envolées célestes.

Nous roulions dans la nuit. La lune brillait dans un ciel sans nuages. Je l'aimais. Elle était d'une beauté incroyable et animale, ignorante de son pouvoir d'attraction. Elle vous entraînait dans son sillage. Personne ne pouvait rester indifférent à cette beauté, c'est ce que je pensais, et quand le chien (1) des militaires italiens s'est mis à aboyer

9. A. Cossery, entretien avec M. Jolien, *Les Temps modernes*, janvier 1996, p. 124-36.

10. H. Hoareau, *Ainsi parlait Bernard Marchaland*, Les Éditions illustres, 2009, p. 245.

11. « Penses-tu alors, repris-je, que le naturel d'un jeune chien de race diffère du naturel d'un jeune homme bien né, quand il s'agit de la fonction de gardien ? », *République*, 375 a.

derrière son cul lors de notre passage à la douane de Brindisi, ma première pensée a été celle-ci : même les chiens (2) sont attirés par sa beauté, il y a là quelque chose de mystérieux... Les chiens (3) aboient à son cul comme ils hurlent à la lune, persuadés que le monde est mort... Et puis j'ai compris que le sale clébard (4) avait reniflé quelque odeur de haschich et c'est comme ça que nous nous sommes retrouvés dans une salle étroite avec des militaires en treillis à nous gueuler dessus dans une langue dont nous ne connaissons pas même les rudiments. Le sale clébard (5) avait été dressé non pas pour renifler les culs mais pour repérer la drogue. Le sale clébard (6) n'avait aucun sens de la beauté parce que les clébardes (7) sont des sales bestioles qui ne méritent pas notre attention. Et je les ai vus maigres et entourés par les mouches dans toutes les rues de toutes les villes du Mexique, allongés dans la poussière comme s'ils étaient déjà crevés et je me souviens que je m'en suis réjoui. Je n'ai jamais eu le respect de Pier Paolo Pasolini pour les clébardes (8). Moi, je les ai tutoyés les clébardes (9) et je les ai envoyés se faire foutre car j'ai toujours pensé que c'étaient des chiens (10) policiers. Les militaires nous ont fait repasser devant le chien (11) qui devenait dingue et aboyait comme un chien (12) qui aurait eu la rage. Et puis les militaires ont fouillé mon sac. Un peu vite. Ils ont étalé mes affaires sales sur une table. Ils ont cassé le savon en deux. Eux aussi ils devenaient dingues comme les chiens (13) <sup>12</sup>.

12. M. Zabriskie, « [AmeriXO] », *Mécanurb*, La Sentine de l'univers, 2001.

Quelques esprits tordus ont passé ces lignes au crible de la psychanalyse, et diagnostiqué chez Zabriskie un « furieux désir de castration, doublé d'un délire de persécution » — ce que laisserait supposer le passage suivant : « [...] nous nous sommes retrouvés dans une salle étroite [perversion anale] avec des militaires en treillis [symbole du père refoulé + fantasme fasciste] à nous gueuler dessus dans une langue [désir maternel] dont nous ne connaissons pas même les rudiments [forclusion précœdipienne] <sup>13</sup>. » Et le jugement tomba : Zabriskie ne serait qu'un parano de plus, victime comme tous les autres d'un complexe d'Œdipe irrésolu. Si ce n'est que cela revient à se faire une idée bien édulcorée de la paranoïa.

13. Voir par exemple Paul Scribner, *Toward Michka Zabriskie Point*, Londres, Allen Lane, 2006.

Pour Sigmund Freud, le patient manifestant ce genre de désordre psychique semble davantage envahi par des « idées de catastrophe universelle » ou de « fin du monde », qui l'encouragent à « rebâtir l'univers tel qu'il puisse y vivre », comme le fit le Président

Schreber au stade aigu de sa maladie ; plutôt que par le banal sentiment d'être poursuivi ou pourchassé sans cesse <sup>14</sup>. Et le sens populaire du mot « paranoïaque », pour désigner un individu qui se sent épié où qu'il aille — sens qui contredit celui, technique, de la psychanalyse —, a semble-t-il été introduit afin de stigmatiser comme *pathologiques* des symptômes qui sont en vérité directement *politiques*.

14. S. Freud, « Le Président Schreber » in *Cinq psychanalyses*, trad. M. Bonaparte & R. M. Loewenstein, PUF, 2006, p. 313-315.

On ne s'étonnera pas de savoir que les « nouveaux philosophes » prirent soin à leur tour de renverser les données du problème, en transformant l'élément d'insécurité que représentent les traqueurs, en élément de *sécurité* — bienvenue, ô lecteur, dans notre monde à l'envers ! Ainsi de Pascal Bruckner, qui défendit les positions que l'on sait, dans son insupportable *Tyrannie de la pénitence*.

Il faudra rapidement intensifier cette présence policière, afin de sécuriser une fois pour toutes les bords des départementales, les sorties de rocares, les aires de stationnement, et dissuader les auto-stoppeurs d'y haranguer impunément les automobilistes ; afin surtout de prévenir des accidents nécessitant de lourdes interventions médicales, dont le contribuable assume intégralement le coût <sup>15</sup>.

15. On se demande bien quel éditeur a pu accepter de publier de telles cochonneries.

Comme si les vigiles et les flics travaillaient pour le confort des auto-stoppeurs ; comme s'ils les rappelaient sans arrêt à l'ordre pour protéger leurs belles gueules d'étudiants et s'assurer qu'ils gambaderont autour du monde *en toute sécurité* ! Autant dire que les matons s'inquiètent de la sécurité des tôleurs ! Vous avez fait du stop sur la plupart des bretelles d'autoroute de France et de Navarre, et les flics ne se sont pas privés pour venir vous cueillir là, sous prétexte que c'était dangereux pour votre pomme, que vous risquiez de vous faire dégommer par un chauffeur du dimanche ; pas privés non plus de vous faire monter dans leur panier à salade, soi-disant pour vous déposer un peu plus loin, à l'abri ; mais Dieu sait que certains sont montés, et ne sont jamais redescendus. D'autant que vous ne vous sentez pas particulièrement en position d'insécurité, à ce carrefour de la D231, sur cette

bande d'arrêt d'urgence de l'A13 ou ailleurs, n'importe où ; et c'est même tout le contraire, ce sont les poulets, qui viennent prétendument vous tirer d'embarras, qui représentent toute l'insécurité que vous redoutez.

Platon ne disait pas autre chose dans *La République* :

Ce serait en effet une chose tout à fait épouvantable, et d'une certaine manière absolument honteuse, que des bergers élèvent des chiens pour en faire des auxiliaires pour les troupeaux, et qu'ils fassent en sorte qu'en raison de leur manque de discipline, ou de la faim, ou de quelque autre mauvaise habitude, ces chiens se mettent eux-mêmes à faire du mal aux moutons, et qu'au lieu d'être des chiens, ils deviennent semblables à des loups.

Et que tous les chiens (*canis familiaris*) soient des loups (*canis lupus*), voilà ce que l'auto-stoppeur sait mieux que quiconque, lui qui a toute une meute au cul, prête à lui fondre dessus, pour n'en laisser que les os. Certes les chiens sont des animaux familiers, des animaux familiaux, œdipiens, des compagnons affectueux, patauds même, soucieux seulement de défendre leur niche et tout le jardin qui va avec. Mais les chiens vont rarement seuls, et deux chiens font déjà une bande de néo-nazis toute prête à faucher votre fougue de gauchiste à la con ; deux chiens enragés valent bien deux loups, avec leurs incisives en avant, et leurs yeux braqués sur votre croupe rebondie. D'autant que les chiens se démultiplient, et deux et deux font quatre, quatre et quatre huit, soixante-quatre, deux cent cinquante-deux chiens, « persuadés que le monde est mort ».

C'est ce qui rapproche les chiens et les loups, d'être d'abord une multiplicité intensive, qui prolifère dans votre sillage comme les bouchons, les carambolages, les combustions spontanées, les collisions frontales, les crevaisons et les dérapages incontrôlés. Vous papillonnez le long de la frontière sino-vietnamienne, à mi-chemin entre Hekou et Pingxiang, où les chiens finissent le plus souvent en dés dans les bols de soupe. Mais pour combien de temps encore ? Tôt ou tard vous vous retrouverez encerclé, entouré de rottweilers, de dobermans, de dogues allemands, de loups-

garous si vous voulez, la mâchoire pendante, attendant le signal pour en finir avec votre sale gueule d'auto-stoppeur qui ralentit délibérément la marche du monde. Et le travail des rabatteurs est d'autant plus facile qu'il n'est pas de meute de clébards qui n'exerce, chez l'auto-stoppeur, nous l'avons déjà vu quand nous parlions de vos amourettes contre-nature avec les flics, un irrépressible sentiment de fascination. Et c'est peut-être le plus grand des dangers, pour les nomades errant à la débandade : se jeter soi-même dans la gueule du loup.

## 2. Colis piégés

LA QUESTION SE POSE DE SAVOIR pourquoi toutes les forces de l'Empire se sont liguées, comme en une sainte chasse à courre, pour traquer les auto-stoppeurs — « *But what the hell those fucking cops want ?* », demandait naïvement Steve Salvarisi, dans *Killing and Being Killed*<sup>16</sup>. Sans doute les auto-stoppeurs n'ont rien à se reprocher ; mais certains pourtant leur reprochent bien des choses ! Et d'abord de répandre la terreur, partout où ils passent, comme les colonnes infernales du général Turreau, que nous avons évoquées tout à l'heure. La description qu'a donnée le néo-conservateur américain Mark F. Wharton de ces folles équipées de routards anarchistes, qui semèrent la panique dans les années 90 — détournant judicieusement le *Festin nu* de William Burroughs, ce qui est d'abord, de notre point de vue, une manière de leur rendre hommage —, dit bien l'image qu'ils ont véhiculée dans les consciences bourgeoises de l'époque.

16. Verso, 2000, p. 207.

Les auto-stoppeurs chambardent les routes du monde entier. Ils envahissent les voies et dissolvent le bitume à l'acide, à la soude, ils ouvrent les portes arrières des semi-remorques, bloquent les barrières des péages, ils crèvent les pneus des voitures au couteau de chasse, défoncent à la hache les pompes à essence et les tiroirs-caisses des stations-service, tirent à la cible sur les phares avant des véhicules, sur les phares arrière, dégomment les lampadaires, liment les piles

17. *Every Monkey as a Terrorist*, Routledge and Kegan Paul, 2001, trad. P. Leys, *Il n'y a vraiment que des singes*, Armand Collin, 2005.

des ponts, redirigent les conduits d'évacuation des eaux de pluie sur les voies, jouent aux John Ryder au bord des falaises avec des autocars et des quinze tonnes, lâchent des hordes de cochons et de bétail sur les autoroutes, font caca sur le capot des voitures de la police, et se torchent avec les codes, les règlements et les lois <sup>17</sup>.

Le propos est assurément sans concession ; mais n'est-ce pas là pourtant l'idée même que nous nous faisons de la vie bonne ? De la même manière, vous vous êtes probablement demandé pourquoi Mike Davis, l'un des plus brillants sociologues de notre époque, a pris la peine d'écrire un livre apparemment aussi anodin qu'une *Petite histoire de la voiture piégée*, cette historiographie des attentats à la portée du premier péquin disposant d'une vieille tire et d'un astucieux mélange d'engrais et de sucre en poudre <sup>18</sup>. À ce titre, les analyses des militants d'extrême-gauche, qui pensèrent trouver dans la tonalité de l'ouvrage, strictement factuelle, une honorable légitimation des pratiques de terrorisme urbain mises en œuvre par les peuples opprimés, et notamment par le peuple palestinien, n'ont jamais convaincu personne. Et c'est bien normal, car elles tombent à côté de la plaque. Il fallait, pour comprendre quelque chose ici, non seulement être un esprit dégourdi, ce qui reste rarissime chez les militants professionnels ; mais surtout dérouler tous les sens du concept de *voiture piégée*.

S'il apparaît que les auto-stoppeurs ont été reconnus, dès la fin des années 80, et par tous les gouvernements de la planète, comme une *puissance*, c'est parce que leur présence intempestive dans des véhicules théoriquement voués à l'accumulation de capital, a toujours représenté une menace pour les chefs de la politique spectaculaire-marchande — une menace *immédiate*. Or dans cette *Petite histoire*, Mike Davis, dont peu de journalistes ont cru utile de rappeler le passé de beatnik, prend bien soin de négliger l'existence d'un certain genre de voiture piégée, archétype de tous les autres, et dont l'ouvrage dans son ensemble est comme la secrète apologie. Il faut s'y résoudre : ce véhicule piégé dont il n'est pas question, et dont pourtant il est *seulement* question, c'est celui dont lequel est monté un *auto-stoppeur* — comme dans le tableau

18. Trad. Marc Perry, Zones, 2007.

*Hitch-Hiker* de Peter Doig, avec cet immense camion rouge sang dont on pressent qu'il va faire de sacrés dégâts, s'il quitte inopinément le cap de sa trajectoire initiale.

Voilà sans aucun doute le plus sûr moyen de transformer une voiture ordinaire en voiture piégée : y faire entrer un auto-stoppeur — pas besoin de s'embarasser de chlorate d'ammonium ou de nitrate de fioul. C'est le meilleur moyen de faire d'une voiture une *arme*, et pas seulement métaphoriquement, pas seulement façon de parler, non, une arme en bonne et due forme, une arme sanguinaire, canon pointé vers l'ordre dominant. En effet, l'histoire des luttes a montré l'efficacité de la stratégie consistant à retourner les armes de l'ennemi *contre lui-même*. Retourner les armes de l'ennemi contre lui-même, c'est exactement ce à quoi songeait le pasteur de *La Guerre des mondes*, empruntant à l'auto-stoppeur son imparable stratagème.

— Après tout, continua-t-il, il ne nous reste peut-être pas tellement à apprendre avant de... Imaginez-vous ceci : quatre ou cinq de leurs machines de combat qui se mettent en mouvement tout à coup — les Rayons Ardents dardés en tous sens — et sans que les Martiens soient dedans. Pas de Martiens dedans, mais des hommes — des hommes qui auraient appris à les conduire. Ça pourrait être de mon temps, même — ces hommes ! Figurez-vous pouvoir manœuvrer l'un de ces charmants objets avec son Rayon Ardent, libre et bien manié, et se promener avec ! Qu'importerait de se briser en mille morceaux, au bout du compte, après un exploit comme celui-là ? Je répons bien que les Martiens en ouvriraient de grands yeux. Les voyez-vous, hein ? Les voyez-vous courir, se précipiter, haleter, s'es-souffler et hurler, en s'installant dans leurs autres mécaniques ? On aurait tout désengrené à l'avance et pif, paf, pan, uitt, uitt, au moment où ils veulent s'installer dedans, le Rayon Ardent passe et l'homme a repris sa place <sup>19</sup>.

19. H. G. Wells, trad. P. Tschichold, Garnier-Flammarion, 2001.

Chaque phrase de Davis, pour des lecteurs qui ne souffrent pas de déficience intellectuelle sérieuse, le répète à sa manière : la voiture piégée canonique, le « bombardier du pauvre » archétypal, est celui où s'invitent les allomobilistes en rupture de ban, la tête pleine de desseins funestes, pour en faire de véritables « engins

explosifs improvisés ». Mike Davis en effet, vieux singe entraîné à la grimace, a tourné chacune de ses phrases de telle sorte qu'on puisse comprendre l'expression « voiture piégée » *dans les deux sens*. Ainsi page 28 : « Tel un virus implacable, une fois que la technique des véhicules piégés pénètre l'ADN d'une société hôte et attise ses contradictions, son usage tend à se reproduire indéfiniment. » Ou plus loin page 32 : « Une menace impossible à distinguer des véhicules courants [...]. » Ou encore page 47 : « Plus que les menaces apocalyptiques d'une explosion nucléaire ou du bioterrorisme, ce sont les voitures piégées qui détruisent l'armature morale des villes cibles, engendrant par là même les mutations les plus significatives de la réalité et du style de vie urbain. » Comment ne pas songer immédiatement, en parcourant ces extraits, à la figure de l'auto-stoppeur — à la figure du Blount ?

Comment ne pas y songer encore lorsque Davis résume les principales caractéristiques de la voiture piégée, notamment en ce qui concerne le point 3 (« les voitures piégées sont extraordinairement bon marché »), le 4 (« du point de vue opérationnel, les attentats à la voiture piégée sont faciles à organiser »), le 6 (« la voiture piégée a un caractère fortement anonyme ») et même le point 7 (« l'effet le plus spectaculaire de la voiture piégée est justement le rôle exceptionnel qu'elle offre aux acteurs marginaux de l'histoire moderne ») ? Autant que nous puissions en juger, *Petite histoire de la voiture piégée* constitue un bel exemple de « livre-leurre », genre qui a obstinément traversé l'histoire, et bravé l'entêtement des tribunaux de l'Inquisition, qui ne se seraient pas privés ici, s'il leur avait été donné d'y comprendre un traître mot.

Et sur cet ouvrage, nous voudrions encore remarquer ceci, qui a rarement été mis en évidence, et a pourtant le mérite de justifier notre démonstration : dans le chapitre 22, intitulé « Les portes de l'enfer », la longue liste des dispositifs policiers mis en place pour contrarier l'usage de la voiture piégée traditionnelle, reproduit à l'identique celle des dispositifs utilisés par les forces de l'ordre pour traquer et débusquer les auto-stoppeurs, notamment aux postes



frontières ; dispositifs que Mike Davis évoquait déjà dans un article de 2003 <sup>20</sup>. Ainsi, « d'après les experts des laboratoires Sandia, les systèmes hypersensibles de "détection à distance" capables de "flairer" les hormones que dégage tout organisme animé par de mauvaises intentions — qu'il s'agisse d'un kamikaze, d'un activiste du *Black block* ou d'un auto-stoppeur — ont été mises au point depuis déjà "une bonne dizaine d'années" ». Et si l'on assiste, dans ce domaine de pointe, à des innovations toujours plus délirantes les unes que les autres, la technique de la voiture piégée reste, pour sa part, immuable et intempestive <sup>21</sup>.

Et Mike Davis de conclure par des propos qui se veulent rassurants : « En réalité, pour des mégapoles aussi énormes que Bagdad, Londres ou Los Angeles, avec leur océan d'automobiles, de camions et de bus et leurs milliers d'institutions et d'infrastructures potentiellement vulnérables, il n'y aura jamais de garantie de sécurité universelle. Tout comme les trafiquants de drogue, les convoyeurs de voitures piégées trouveront toujours un endroit où faire leurs petites affaires. » Jusqu'à parler, à ce sujet, d'un « avenir prometteur ». Et si Mike Davis ose ce judicieux parallèle entre l'auto-stoppeur et les terroristes, c'est parce que les dirigeants de l'Empire l'ont établi bien avant lui ; estimant même qu'en termes de dégâts, le premier n'avait rien à envier aux seconds, loin de là.

Pour expliquer ces troublantes considérations, il est nécessaire de s'arrêter un instant sur le sens du mot « terroriste ». Selon l'article 421-1 du *Code pénal*, « constituent des actes de terrorisme, lorsqu'elles sont "intentionnellement" en relation avec une entreprise individuelle ou collective ayant pour but de troubler gravement l'ordre public par l'intimidation ou la terreur, les infractions suivantes : [...] ». Si nous épargnons au lecteur la liste de ces infractions, c'est qu'il s'agit seulement de noter, et ce n'est pas rien, que l'accusation de terrorisme est liée aujourd'hui à une requalification des actes délictueux en fonction de l'*intention* qui y préside. Dans ces conditions, si tant est que l'on suit le *Code pénal*, « rien ne ressemble autant à un terroriste qu'un homme ordinaire <sup>22</sup> ». Mais

20. « Hunting the Hitchers », *Sociology Quarterly Review*, Mai 2003, p. 26-54.

21. Les « évolutions des attentats à la voiture piégée », énumérées dans le tableau 1 de *Petite histoire de la voiture piégée*, ne constituent pas à proprement parler des *innovations*. Il n'y a pas de véritable processus de « développement » technologique lié à l'utilisation de la voiture piégée, seulement des améliorations stratégiques ; mais en revanche elle produit des conséquences toujours nouvelles, en fonction des lieux et des circonstances. En ce sens, un attentat à la voiture piégée, en tant qu'il constitue un *événement* — dans le sens qu'Alain Badiou donne à ce terme, c'est-à-dire comme « supplément d'être » — ne pourra jamais être contrecarré par un dispositif policier, aussi perfectionné soit-il.

22. Voir Giorgio Agamben, *Qu'est-ce qu'un dispositif?*, Payot & Rivages, 2007.

tenir de tels propos, c'est faire beaucoup de tort aux auto-stoppeurs, qui ne ressemblent précisément à personne. Les auto-stoppeurs sont des hommes peu ordinaires ; et donc des terroristes à part. Le terroriste classique, qu'il utilise des voitures piégées traditionnelles ou des moyens plus spectaculaires encore, a toujours pour effet de renforcer le pouvoir qu'il défie, au lieu de l'affaiblir.

23. Alphonse Gibbon, *La Nébuleuse anarcho-autonome*, PUF, 2008.

Les terroristes combattent le système sur son propre terrain, qui est celui des images. Ils en reproduisent donc la logique. Le terrorisme n'a pas d'autre effet que de renforcer les États qu'il provoque. Entendons-nous, il n'y a pas de différence de méthode entre le terrorisme et la police <sup>23</sup>.

Mais l'auto-stoppeur, et c'est ce qui ressort de la *Petite histoire de la voiture piégée*, est un terroriste d'exception, puisqu'il pervertit profondément l'ordre du monde ; là où les kamikazes islamistes, l'intellect étourdi par les vers du Coran, le servent sans le savoir. Peut-être devrions-nous tenir notre langue, mais ce n'est pas sans un certain plaisir que nous déballons le fond de notre pensée. Les méthodes terroristes, dans leur forme courante, n'ont jamais effrayé le pouvoir, qui se félicite au contraire de l'existence de ces femmes et de ces hommes courageux, prêts à donner leur vie pour une cause qui renforce incidemment les positions de la cause adverse. Comme si les connivences entre Al-Qaida et l'administration Bush n'étaient pas de notoriété publique ! Rien de tout ça pour l'auto-stoppeur, qui pratique à sa façon le terrorisme — terrorisme, nous l'avons vu, essentiellement *poétique* —, mais aussi, et c'est là que le bât blesse, le sabotage artistique.

24. Hakim Bey, « Le sabotage artistique », sans date.

Le sabotage artistique est le côté obscur du « terrorisme poétique » de Nordet : la création par la destruction. Il ne peut servir aucun Parti, ni aucune forme de nihilisme, ni même l'art. [...] Le sabotage artistique ne cherche jamais le pouvoir — il ne fait que le libérer. Ne faites pas seulement grève, allumez aussi des feux, éteignez des villes entières, détournez les flux de circulation, repeignez les carrosseries et les voies de dépassement, démontez les villes nouvelles ; pratiquez le vandalisme comme on pratiquait les Beaux-Arts <sup>24</sup>.

Tout cela sans doute n'a pas grand sens, de parler d'art et de poésie, à l'issue de cette étude malhonnête, nous vous l'accordons sans peine. Mais l'expression « sabotage artistique », aussi désolante soit-elle, peut encore laisser croire que l'auto-stoppeur représente une menace réelle pour le pouvoir, comme l'a cru Mark F. Wharton — alors qu'il n'en est rien, ou *à peu de choses près*. Et c'est exactement ce « à peu de choses près » que nous voudrions explorer dans les pages qui vont suivre, histoire de garder la face jusqu'au bout.

Dans tous les cas, si la majorité des voitures fonctionne, c'est parce que celles-ci sont équipées d'un *moteur à explosion*, qui transforme l'énergie thermique produite par la combustion d'un mélange carburant-air en énergie mécanique. Pour le dire autrement, toute voiture, en tant qu'elle est gorgée de kérosène, est aussi une véritable petite bombe à retardement. De là qu'on craigne de voir un vagabond fâché avec les valeurs de la classe dominante s'y faufiler en douce. Car il est d'autres usages du pétrole que celui de faire tourner en rond les moteurs à soupapes ; des usages plus festifs, des usages furieusement révolutionnaires. Et tous les auto-stoppeurs le savent. Si les réserves d'hydrocarbures fondent au soleil, comme s'en inquiètent certains géophysiciens, il convient de réfléchir avec tact à l'usage que l'on entend faire des derniers barils ; il convient de faire des *provisions*. Dans l'un des trop rares entretiens qu'il a accordé avant de mourir à la revue mexicano-américaine *Red*, Dario da Simone avouait :

Chaque fois que je me déplace en stop, je calcule très précisément la quantité d'essence que j'aurais consommée pendant mon voyage. Je me la procure cash dès mon retour à Eagle Pass et je la stocke dans un grand réservoir, dissimulé derrière une vieille bâche, au fond du garage. On ne sait jamais. Je ne doute pas que ça puisse servir dans les années à venir <sup>25</sup>.

25. *Red*, Philadelphie-Mexico City, n° 3, mars 1987, p. 45-9 (consulter également le site : <http://www.always-revolution.com>).

Car s'il est des moments où le besoin se fait sentir de prendre le large au volant d'une vieille américaine, « il existe des époques favorables et des jours appropriés pour allumer des feux <sup>26</sup> ». La

26. Sun Tzu, *L'Art de la guerre*, XII, 5.

nature est superbe, il faut le remarquer. Les splendeurs qu'elle vous dévoilera, pendant votre petite existence de primate supérieur sensible aux beautés de l'univers, vous dissuaderont peut-être d'en appeler aux flammes pour mener à bien votre mission délicate, au risque de précipiter son déclin — du reste inéluctable. À vous de choisir. Mais gardez toujours en mémoire que les routes regorgent de moteurs mobiles, qui sont autant de torpilles qu'on peut se procurer sans dépenser un centime et susceptibles de produire des impacts d'une grande précision, à condition que vous résistiez à l'envie de sauter en marche et que vous teniez fermement le volant jusqu'au moment du crash.

Au demeurant, le prix du baril flirte de longue date avec le haut du thermomètre à dollars et les citernes de l'Arabie Saoudite tirent la langue. Il a été question, dans un retentissant article aux accents eschatologiques publié par le *Journal de la décroissance*, d'une possible — et prétendument souhaitable — « fin des voitures ». Cette douteuse utopie, qui consacrerait l'avènement d'une civilisation nouvelle, sorte de fascisme aux relents de purin d'ortie, Paul Ariès et Serge Latouche en font leur improbable cheval de bataille, peu enclin à ébranler les masses. Soyez sans crainte. Non seulement on voit mal les métropolitains, après avoir été habitués pendant plusieurs décennies à parcourir le monde en appuyant sur le champignon, revenir à des formes plus traditionnelles de déplacement, comme le vélo, ou à la limite la carriole ; mais surtout, les ingénieurs travaillent nuit et jour pour inventer des moteurs requérant d'autres genres de carburants, pourquoi pas glanés du côté des énergies renouvelables.

Et même, à quoi bon se creuser les méninges quand les moteurs nouvelle génération multiplient les chevaux tout en baissant leur consommation de kérosène par trois, par quatre et peut-être un jour par mille, par un million, une goutte de sans-plomb 95 pour une vie de pérégrinations aux quatre coins du globe, avec double airbag de sécurité et renforts latéraux ? D'autant que la raréfaction des ressources pétrolifères et l'augmentation de leur prix à la

pompe, nous l'avons vu, n'ont jamais été un problème que pour les cas sociaux qui peinent à s'offrir leur ration hebdomadaire de gas-oil. Tant que les riches industriels auront encore les moyens d'emmener leurs petites familles au bout du monde dans une Saab 9000 CDE, rien ne les obligera à hâter le changement de civilisation que Paul Ariès et Serge Latouche réclament. Que chacun en prenne son parti : *il y aura toujours des voitures sur les routes*. De moins en moins peut-être, quoique de plus en plus grosses, avec de plus en plus de places, pouvant accueillir de plus en plus de monde, toute une tripotée d'auto-stoppeurs réunis dans le même carrosse, pour une longue balade en famille ; cercle merveilleux de l'innovation.

Bien sûr, dans le contexte mondial d'une pénurie d'or noir, la pratique de l'auto-stop est rapidement apparue comme étant à forte valeur écologique ajoutée. Comme il fallait s'y attendre, les groupuscules engagés dans la protection de la planète ne se sont pas fait prier pour reprendre nos analyses et les détourner à des fins contre-révolutionnaires<sup>27</sup>. Un hebdomadaire à la mode décida de titrer, tout récemment : « Auto-stop : le remède miracle au réchauffement de la planète<sup>28</sup>. » La semaine suivante, ses concurrents embrayaient sur cette question fumeuse, suivis de près par les quotidiens et les mensuels. Il n'en fallait pas plus pour ériger le socle de notre mode de vie iconoclaste, que les mêmes jugeaient déplacé et saugrenu quelques semaines plus tôt, en nouvelle tendance du moment.

En plus du vélo et de la marche, la panoplie du parfait écoci-toyen comprendrait maintenant la pratique de l'auto-stop : en fait celle du détestable « covoiturage ». Certes les politiques d'incitation au covoiturage sont une manière somme toute respectable de permettre aux moins fortunés de continuer à aller au travail ; mais au travail *seulement*. Le covoiturage n'a pas de sens en dehors du monde de l'entreprise, de l'existence de collègues de corvée et d'heures communes d'embauche et de débauche. Le covoiturage

27. Déjà, *Greenpeace* reprenait, dans un communiqué du 10 mars 2004, une grande partie des thèses que nous développons dans l'article « The Last Drop Ever », jusqu'à recopier mot pour mot le point 2, où il était précisément question de la dernière goutte de combustible : « Il y aura toujours du pétrole. Le tarissement d'une ressource économique est toujours asymptotique. Il n'est jamais actuel. C'est que les stocks de pétrole sont inversement proportionnels à la valeur des barils qui les matérialisent. Et comme il n'y a pas de sommes infinies dans le monde borné de l'économie, la dernière goutte d'or noir n'aura pour ainsi dire pas de prix. Il n'y aura pas de fin du pétrole, que chacun se rassure ; ceux qui en manqueront comme ceux qui n'en manqueront pas. »

28. *FHM*, n° 347, octobre 2006.

ne donnera jamais à personne la moindre idée de ce qu'est l'expérience de la *route*.

Ainsi, avant de faire passer la pratique de l'« auto-stop » pour une vertu écologique, avant d'en faire une valeur morale et de l'inscrire dans une politique d'effort national, il aura d'abord fallu la vider de toute sa substance, c'est-à-dire en faire un passe-temps agréable et *fun*, respectueux de l'environnement et néanmoins en phase avec les exigences de la société marchande<sup>29</sup>. Négativement, cela aura été aussi, de notre point de vue, une manière de déstabiliser les auto-stoppeurs existentiels, habités par des inclinations funestes, en les noyant dans une foule d'auto-stoppeurs gentils, doux et câlins ; une marée de routards attardés, encouragés à mettre des couleurs sur les accotements des nationales, où rôdait depuis trop longtemps l'ombre de la Mort. À l'évidence, l'auto-stop redevient progressivement à la mode, pour toutes les raisons que nous venons de dire : alimentaires pour les plus pauvres ; humanitaires pour les plus riches, toujours bienveillants à l'idée de faire un geste pour retarder la catastrophe planétaire d'une heure ou deux. Dans un cas comme dans l'autre, le cauchemar est proche. Faire de l'auto-stop la dernière lubie d'une génération de publicitaires en mal de sensations fortes ou de consommateurs équitables est le pire supplice que pouvaient nous infliger nos ennemis.

Notre ligne politique pourra vous paraître obscure. Mais l'ambition de cet ouvrage n'a jamais été de sensibiliser le grand public aux joies de l'échappée belle, bien au contraire. Pourquoi croyez-vous que nous avons insisté à ce point sur les dangers, comme nous le faisons encore, dans cette section aux notes redondantes, sinon pour refroidir jusqu'aux plus intrépides ? Il s'agissait en effet d'éloigner des *eutopoi* ceux qui n'ont rien à y faire, à savoir la plupart des gens, et même tous, à l'exception d'une ou deux fripouilles peut-être, qui ne relâcheront pas leur attention de cet ouvrage avant le point final, ou qui le balanceront sans même l'avoir ouvert, préférant répondre à l'appel du grand large. Ceci

29. Comme nous le notions plus haut, l'auto-stop peut permettre à tout un chacun de tester son capital sympathie, ce qui pourra être utile par la suite, à l'occasion d'un entretien d'embauche par exemple.

est un livre de bonne foi, lecteur. S'il avait été écrit pour rechercher les faveurs du monde, nous y aurions paré l'auto-stop de beautés autrement plus spectaculaires.

En vérité, nous appartenons à une petite élite, à un cercle d'initiés dont les membres sont triés sur le volet. L'auto-stop ? Mais l'auto-stop est un ravissement dont nous souhaitons jouir en secret, et surtout pas le partager avec vous, qui réclamez la plus grosse part du gâteau dès qu'on vous en met quelques miettes sur le bout de la langue. Surtout, l'auto-stop n'est pas à la portée du premier venu, qui risque de s'y perdre, comme Ralph Rumney se perdit dans les ruelles encaissées de Venise. Il serait totalement irresponsable de notre part de faire l'apologie d'un art qui a coûté la vie à la majeure partie de ceux qui l'ont mis en pratique. Non pas que l'auto-stop soit sans plaisirs et sans consolations, ne nous faites pas dire ce que nous n'avons pas dit ; mais c'est un art de vivre vers lequel nul n'a besoin d'être guidé. L'auto-stop, simplement, un beau jour, s'impose dans le cours d'une existence. Pour le meilleur, et pour le pire.

### 3. Des remords et des regrets

AFIN DE DISSUADER LES ADOLESCENTS DÉSŒUVRÉS et les chômeurs en fin de droits de prendre la route, et de piéger par leur simple présence des voitures gavées de pétrole, pour les projeter directement contre le corps plein du *socius*, le pouvoir, en lien étroit avec les médias, multiplie les comptes-rendus de faits-divers sordides, mettant en scène des auto-stoppeurs en veux-tu en voilà, comme chacun peut le constater, dans les journaux ou à la télévision. Le 21 septembre 2007, France 2 ouvrait son journal de 20 heures sur l'affaire « Steven Roul », du nom de ce jeune lyonnais de 18 ans qui mit les voiles après avoir avoué à sa mère — Josiane Roul, dont on prit soin de rappeler qu'elle avait la mandale facile — qu'il aimait les hommes. Après 24 heures d'absence, les parents

Roul contactèrent les autorités et bientôt le dispositif « alerte enlèvement » fut déployé tout autour de l'agglomération lyonnaise, et même sur l'ensemble du territoire, afin de remettre la main sur le fugueur, et lui administrer la correction qu'il méritait.

On apprit le lendemain, par la bouche de David Pujadas, que Steven Roul avait été vu pour la dernière fois dans une station-service de l'A7, au niveau d'Oullins, entre 15h30 et 15h45. Christophe Girodolle, un routier interpellé par le portrait-robot diffusé le lendemain dans la presse quotidienne régionale, confia aux enquêteurs qu'il avait vu, à la station-service en question, un adolescent ressemblant rigoureusement à Steven Roul, qui alpaguait maladroitement les automobilistes, les suppliant de l'emmener avec eux ; jusqu'à ce qu'un homme, mû par un dessein caché, vienne se poster à côté de lui, avec des allures équivoques, lui glisse quelques mots à l'oreille et l'entraîne vers sa voiture, qui avait tout d'une Lancia grise, avant de disparaître avec lui à l'horizon.

Pour surenchérir dans le racolage, TF1 diffusa le 22 septembre un long reportage consacré à l'auto-stop, présenté comme une tradition archaïque et une pratique à haut risque, qui se termine toujours en eau de boudin ; l'auto-stoppeur se retrouvant tôt ou tard avec un pénis entre les dents ou un canon de Magnum dans le creux de l'orbite. Même, les journalistes du groupe Bouygues, dont nous souhaitons la mort jusqu'au dernier, et en particulier, s'il fallait donner des noms, Coralie Néaud et Michel Suran, n'hésitèrent pas à salir la mémoire de Bernard Marchaland, en évoquant son énigmatique disparition, liée selon leurs propres sources aux réseaux de proxénétisme slaves, auxquels il aurait été mêlé — preuve de leur complète méconnaissance des penchants psychogéographiques de Bernard, et de la haine invétérée qu'inspirent les auto-stoppeurs aux mafias de tous bords, depuis les déboires napolitains du Cercle des sécessionnistes.

Surfant sur l'affaire Roul, une campagne d'information du ministère des Transports, baptisée « Garde ton pouce », fut menée dans les établissements scolaires de la périphérie lyonnaise afin de



sensibiliser les jeunes aux dangers du voyage allomobile, et les inviter à s'inscrire dans les auto-écoles, afin d'être plus rapidement indépendants sur la route. Cette opération dévoilait du même coup le sens profond du dispositif de la « conduite accompagnée », mis en place pour ôter aux ados l'envie de disparaître dans la nature et les familiariser dès le plus jeune âge avec le code de la route et les plaques d'immatriculation — en un mot, de les familiariser avec la *police* <sup>30</sup>.

Steven Roul n'a jamais été retrouvé, bien lui en fasse. Nous savons qu'il est encore en vie, quelque part entre l'équateur et le 80<sup>e</sup> parallèle de l'hémisphère nord, ou de l'hémisphère sud ; qu'il continue de piéger les voitures, et d'accroître sa puissance — repoussant indéfiniment les avances de la Mort, main dans la main avec Bernard Marchaland. Et c'est ce que les médias, qui sont seulement le relais de la voix des puissants, peuvent difficilement admettre ; que l'auto-stop reste l'un des plus sûrs moyens d'échapper à la promesse d'une vie morne, fade, vide, inutile ; une vie bourgeoise qui ne sera jamais ponctuée, sitôt qu'on aura décroché un CDI et le gros lot dans une agence matrimoniale, que par des événements d'ordre *médical*. D'où ces reportages policiers envahissants, visant à enfoncer dans les crânes non seulement la crainte de croiser sur sa route un globe-trotter sollicitant un coin de banquette arrière, mais surtout celle d'en devenir un soi-même.

Au demeurant, on peut donner à un fait-divers le sens qu'on veut. Alain Matharel a enlevé Solène Fourest, qui faisait du stop à la sortie de Troyes, le 14 décembre 1999. Et voilà relancée la machine à faire peur : Solène s'est fait buter par un fieffé violeur ; rappelez-vous l'histoire de ces femmes en chaleur, qu'on retrouve en morceaux dans des congélateurs. Si ce n'est que Solène et Alain, qui étaient l'un pour l'autre de parfaits étrangers — et si l'on met de côté les intentions ambiguës de celui-là, qui en avait piégé bien d'autres avant elle —, se sont aimés dès le premier coup d'œil ; c'est-à-dire dès que Solène est sortie de sa profonde léthargie, dans la mesure où Alain avait pris soin, pour la préserver du trauma-

30. Certains auto-stoppeurs n'hésitent pas à lancer une campagne de contre-propagande dans les écoles maternelles, en apprenant aux enfants des comptines à la gloire de la dérive allomobile. Chacun se souvient de la fable de la limace et de l'escargot, popularisée par le chanteur Henri Dès, sur son dernier album *Les Roubignolles qui volent* (Universal). « — Ola l'escargot voudrais-tu de moi dans ta coquille ? / — Malheureuse avez-vous perdu votre maison ? / — Non bien sûr mais j'ai perdu ma famille-mille. / — Prends place limace, et ensemble filons. »

tisme du viol, de l'endormir en lui posant sur le visage un délicat mouchoir de soie imbibé de chloroforme.

Et quelle chaîne de télévision parlera de tous les kidnappings, bien plus nombreux qu'on veut le laisser croire, qui se sont terminés par un festin, par une solide amitié, par une histoire d'amour, et même parfois, nous savons que c'est arrivé, par un heureux mariage et des palanquées de gamins ? Les psychologues persistent à expliquer ces « retournements affectifs » en évoquant le tristement célèbre « syndrome de Stockholm ». Mais le syndrome de Stockholm a précisément pour fonction d'ôter leur portée politique à des alliances de cet ordre, en refusant qu'un otage puisse s'attacher *réellement* à celui qui l'a enlevé ; c'est-à-dire en refusant qu'il ait pu *se laisser* convaincre, qu'il ait pu éprouver un certain plaisir à l'idée d'être impliqué malgré lui dans une affaire de rapt. Et c'est la même chose pour le viol ; même si sur ce sujet, le terrain est redoutablement miné. Nous aspirons à détruire les fausses évidences. Et il en est une, qui remonte à Aristote, et qui fut reprise plus tard par les Niveleurs de la révolution anglaise de 1649, et même par John Locke, qui a la vie dure : l'homme serait le « propriétaire » de sa petite personne ; et même il faudrait trouver là l'origine de sa liberté.

Mais tout cela ne nous plaît guère. Nos corps ne nous appartiennent pas en propre. Ils appartiennent en commun à tous les hommes, qui peuvent les saisir et les dessaisir comme les rameaux de bois mort qu'ils trouvent dans les forêts. Rien ne distingue les hommes des objets de la nature, dont ils constituent de nouvelles parties détachables, des lambeaux de plus à saisir. Et c'est là le seul sens du mot « communisme ». Le concept de *viol* est une invention bourgeoise, fondée sur le primat épistémologique de ce que certains appellent la « propriété privée » et d'autres la « possession exclusive », ou encore l'« usage et l'abus ». Et nous disons tout le contraire. Les auto-stoppeurs ne se font pas violer, pas de ça avec nous ; rangez vos sales préjugés dans une malle et jetez-la à la mer. Les auto-stoppeurs mêlent simplement leurs corps à ceux des

automobilistes, si tant est que leurs rythmes mutuels s'accordent ou se complètent ; ils échangent leurs fluides, comme ça, quand l'envie les en prend, aux uns ou aux autres. Et si certains ont du mal à s'y résoudre, qu'ils demandent un peu de monnaie en échange, ou un steak-frites dans le prochain relais routier, afin que chacun y trouve son compte, comme il serait légitime.

Derrière cette question du viol, se cache celle, bien plus profondément enracinée, du *sexisme*. Franck Michel, comme tous les routards réactionnaires, soutient que les auto-stoppeuses, plus fragiles et plus mijaurées que les auto-stoppeurs, prendraient davantage de risques qu'eux, à cavalier comme ça au hasard des rencontres ; réaffirmant le primat de la différence des sexes <sup>31</sup>. Comme si les nanas ne faisaient pas du stop pour les mêmes raisons que les mecs, c'est-à-dire pour vivre des expériences inouïes, quelles qu'elles soient, pour se frotter un peu la raie du cul contre la surface du globe, que chacun croit connaître sur le bout des ongles et qui reste pourtant parsemée d'étendues immaculées comme un con de pucelle. Et même, comme l'a constaté Virginia Parker, les femmes qui pratiquent l'auto-stop sont le plus souvent des femmes en mal d'amour, comptant sur la dérive allomobile pour faire les rencontres qu'elles ne se résolvent pas à provoquer dans leur vie de tous les jours <sup>32</sup>. Et c'est seulement un état d'esprit à cultiver, nous l'avons dit et redit ; mais insistons encore.

31. Op. cit., p. 78.

32. *Le Gendre faux*, Lorganes, 2001.

Ce que les bourgeois appellent un « viol », d'autres, plus circonspects dans leur jugement, l'appellent seulement un « coït » ou une « fellation » ; et certains même, spinozistes dans l'âme, un « rapport de composition », dont il ne tient qu'à nous qu'il nous procure de la joie plutôt que de la tristesse. Montaigne rappelle ce bon mot qu'il apprit à Toulouse d'une femme, passée par les mains de quelques soldats : « Dieu soit loué, disait-elle, qu'au moins une fois dans ma vie, je m'en suis saoulée sans péché <sup>33</sup>. » À voir les choses de manière complètement dépassionnée, il n'y a pas à s'étonner que l'auto-stoppeur, qui aspire à s'extraire des contraintes mortifères de la grande surface capitaliste, échappe

33. *Essais*, II, III.

aussi à la misère sexuelle qu'elle propage autour d'elle. C'est un grand mystère, en effet. Les êtres humains passent le plus clair de leur temps à déplorer la monotonie de leur vie amoureuse, et prennent des airs de vierge effarouchée sitôt qu'un inconnu leur propose d'y mettre quelques gouttes de pili-pili.

Le sujet est glissant, nous en avons bien conscience ; on nous accusera de céder au machisme ambiant, c'est déjà arrivé, alors que c'est exactement l'inverse. Nous aimons les femmes comme peu de choses en ce bas-monde, et le plus bel hommage que nous pouvons leur rendre n'est-il pas d'en faire des êtres sensuels, tout de chair et de sang, semant partout le désir dans leur sillage ? Nous ne plaçons pas la femme sur un piédestal, de même que nous n'en faisons pas un être inférieur, indigne de toute considération. Faire de la femme un *idéal*, qu'il s'agisse de l'idéal de la maîtresse ou de celui de la soubrette, est le plus sûr moyen de couper tout contact avec elle. Car la femme est à la fois bien plus et bien moins que cela. « Une femme est une étrange et douce vibration de l'air, qui avance, inconsciente et ignorée, à la recherche d'une vibration qui lui réponde <sup>34</sup>. » Et c'est exactement la même chose pour l'homme. Car les hommes sont aussi des femmes, de même que les femmes sont aussi des bêtes.

34. D. H. Lawrence, cité par Claude Jeanlard, *Images de l'homme, images de la femme*, PUF, 1989, p. 421.

Du reste, c'est en vain qu'on exigera que nous rétractions nos paroles. Car ce que nous disons du viol vaut pour les hommes comme pour les femmes, et pour les adultes comme pour les petits enfants, qui ne nous inspirent pas moins de tendresse. Il n'y a pas de genres sexuels, il y a des corps plus ou moins à l'aise avec leurs organes, mâles ou femelles ou tout ce que vous voudrez, des corps parcourus de spasmes, plus ou moins réceptifs aux appels désespérés de leurs gonades ; des corps qui s'abouchent, qui se branchent les uns sur les autres pour constituer des machines désirantes d'ordre supérieur, en perpétuelle recomposition. Et c'est seulement l'appel de la nature qui se manifeste là, à travers ces flux d'hormones qui circulent invisiblement autour de nous, de même que nous évoluons gauchement à travers eux. C'est l'appel de la nature

auquel il revient à chacun de répondre, comme il serait convenable.

Bien sûr, vous avez le droit de dire non, nous ne sommes pas des intégristes, quoi que vous pensiez à ce sujet. Votre corps appartient à tout le monde, mais votre esprit n'appartient qu'à vous, et dans cette étrange association de l'un et de l'autre, il est recommandé de signaler le moindre défaut d'harmonie qui risquerait de gâcher le plaisir de votre partenaire. Mais prenez le temps de réfléchir. N'oubliez pas ce qui a été dit sur le *kairos*. La Fortune vous offrira rarement une seconde chance de profiter de l'aubaine. Et c'est ce que Gunnþóra Ólafsdóttir a appelé le « syndrome de Kópavogur », qui s'empare de l'auto-stoppeur chaque fois qu'il rentre au bercail : ce sentiment de regret intense, abyssal, l'implacable sensation d'avoir laissé derrière soi mille et une occasions, qui étaient mille et une *chances*, par excès de prudence ou par étourderie.

Le regret d'avoir repoussé les avances de Nuccio Pittaluga, la proposition de Marie-Françoise Frascator de vous emmener jusqu'aux bords du lac de Chibougamau, les quelques piécettes dont vous a fait grâce Roland Bouthier en échange d'un peu de chaleur humaine, la chatte veloutée de Sylvaine Maréchaux, les supplications de Lionel Peurou de lui laisser la vie sauve, la demande en mariage d'Edmund Pfeiffer, après deux semaines de dérive en binôme sur les plages de la presqu'île de Malacca — et combien de chances encore ? Tout voyage en auto-stop vous laissera un goût amer au fond de la gorge, le goût amer de l'occasion manquée d'abord ; et bientôt celui, plus âpre encore, de votre pusillanimité. Et c'est pour vous éviter le drame du syndrome de Kópavogur que nous vous provoquons ici, que nous vous recommandons de vous jeter dans votre voyage à corps perdu, d'y aller franco, quitte à prendre tous les risques. Ce n'est pas inconscient. De vous à nous, entre les remords et les regrets, nous avons toujours préféré les remords.



Il est commode, pour décrédibiliser le comportement de certaines catégories de la population encombrantes, de faire passer leur univers quotidien pour le lieu de tous les dangers. Ainsi des toxicomanes ; ainsi des homosexuels et des libertins, sur lesquels s'est abattu du jour au lendemain le spectre du Sida ; ainsi encore des auto-stoppeurs. Mais il s'agit à chaque fois d'une opération *politique*, visant d'une part à empêcher la contagion de cet univers, qui ne laisse jamais d'être parfaitement désirable ; et d'autre part à dissimuler le fait, pourtant éclatant, que le lieu de tous les dangers est la société capitaliste elle-même, qui nous impose des rythmes de vie qu'un médecin raisonné nous recommanderait de fuir au galop. On détourne ainsi profitablement les regards, d'un danger qui saute aux yeux, vers un autre danger, dérisoire en comparaison, mais sur lequel on prendra soin d'appliquer quelque verre grossissant, afin de frapper les esprits.

En ce qui concerne notre sujet, on concentrera l'attention des spectateurs sur les dangers de la vie de bohème, afin de mieux leur cacher ceux de la vie laborieuse en milieu techno-industriel. Entre 2001 et 2006, on recensa dans la presse française deux fois plus d'articles faisant état de la mort ou de la disparition d'un automobiliste, que de brèves relatant des accidents du travail, pourtant vingt-sept fois plus nombreux que ceux-là<sup>35</sup>. Le 12 juin 2007, *Libération* consacrait quatre pages au kidnapping de Julie Dumazedier, et seulement un entrefilet de trois lignes à l'explosion d'un transformateur qui coûta la vie à quatre intérimaires travaillant dans les usines Curial de Culoz, dans le département de l'Ain.

Vous prenez des risques aussitôt que vous vagez sur les routes, soyons honnêtes ; mais s'il fallait rester honnêtes, nous devrions vous dire identiquement que vous prenez des risques chaque fois que vous allez au travail, et même chaque fois que vous restez à votre domicile, où des enquêtes fiables ont montré qu'avaient lieu 73,4 % des homicides volontaires. La balle est dans votre camp. Une chose est sûre : nulle part vous ne serez à l'abri d'une chute de météorite, d'un tireur fou ou d'un « choc cérébro-spinal », ce

35. Collectif Les Autres Chiffres des Accidents du Travail (LACAT). Cf. [http://www.lacat.fr/\\_comp/\\_ght.htm](http://www.lacat.fr/_comp/_ght.htm)

bug du cortex surrénal jamais élucidé par les spécialistes du cerveau et qui arrive comme ça, à l'improviste, vous transformant du jour au lendemain en légume impotent, que vous vous trouviez incognito dans le wagon de queue du Transsibérien ou affalé « en toute sécurité » devant votre poste de télévision.

Surtout, parler à tout va des dangers de l'auto-stop est un moyen commode, pour les marchands qui nous gouvernent, d'éluder les dangers de la voiture. On voudrait faire porter le chapeau de tous les accidents de la route aux auto-stoppeurs, qui détourneraient l'attention des automobilistes lorsqu'ils se tiennent sur le bas-côté des départementales ou qui les abrutiraient tout au long du trajet avec leurs biographies de crevards. De même, nous l'avons vu, certains accusent les routards d'être excessivement agressifs, et de s'emporter dès que le conducteur leur demande poliment d'ouvrir la fenêtre pour atténuer l'odeur de caniveau qu'ils traînent derrière eux comme une ombre. Pour Keith Reid, le but de la manœuvre, où il s'agit de *personnifier* le danger routier, est bien de jeter un voile opaque sur le fonctionnement hasardeux du véhicule, et sur la présence simultanée d'un grand nombre de bolides lancés comme des comètes sur deux ou trois voies contiguës<sup>36</sup>. À l'évidence, le lobby des constructeurs automobiles œuvre activement dans cette direction, en multipliant les campagnes de communication vantant la sécurité de leurs derniers modèles, et en faisant pression sur les autorités pour qu'elles interdisent purement et simplement la pratique de l'auto-stop, comme l'a constaté le journaliste du *Monde diplomatique* Alain Battant, après la découverte d'un document confidentiel envoyé en 2001 par la firme Peugeot PSA au ministre des Transports et de l'Aménagement du territoire<sup>37</sup>.

Mais derrière les constructeurs, il y a l'État ; l'État et sa politique scélérate fondée sur le développement des flux de marchandises et de capitaux — politique dont l'industrie automobile reste le *premier moteur immobile*. Il suffirait pourtant, selon une enquête du *Nouvel observateur*, de brider chaque véhicule à 90 km/h, pour

36. « A Good Job for Capitalists », *Roads Review*, XXVIX, été 1988, p. 122-154.

37. *Plongée de nuit dans les coulisses du ministère des Transports et de l'Aménagement du territoire*, LaFont, 2002.

38. N° 789, 21-  
28 novembre  
2007, p. 89-92.

réduire de moitié les accidents de la route, dont la cause principale est, neuf fois sur dix, la vitesse<sup>38</sup>. Qu'on cesse alors de s'en prendre injustement aux allomobilistes, qui en sont parfois eux-mêmes les innocentes victimes ! Pour prendre les choses à rebrousse-poil, comme nous nous employons à le faire en toute occasion, nous oserons même affirmer ici que le brave pouceux, loin de représenter un danger pour les automobilistes, constitue pour eux, au contraire, un inestimable élément de *sûreté*. On ne compte plus en effet le nombre d'auto-stoppeurs qui ont sauvé la vie d'un conducteur distrait en l'empêchant de piquer du nez, en lui signalant un obstacle sur la chaussée ou simplement en transformant sa conduite brusque et nerveuse en une conduite souple, gracieuse, détendue, par le seul pouvoir de leur voix douce et d'irrésistibles anecdotes piochées dans un répertoire épais comme la stratosphère.

Cela ne veut pas dire que tout est gagné d'avance. Le paysage a l'air de défiler comme un flot de routes, de poteaux électriques, de maisons éparées et de plates étendues de champs bruns ; tout à l'air *normal*. On ne saurait toutefois s'étonner que l'auto-stop offre *certain*s dangers, tant pour l'auto-stoppeur que pour l'automobiliste qui l'a invité à bord. Car tôt ou tard celui-ci tentera sa chance, c'est couru d'avance, n'allez pas nous faire croire que vous ignorez comment va le monde. L'automobiliste lancera une proposition inconvenante en l'air, maladroitement, juste pour voir, c'est toujours comme ça que ça finit — ou que ça commence. Car à cette offre, il y a une et une seule manière adéquate de réagir. La manœuvre est risquée, et, comme tout jeu dialectique, elle ne réussit que de justesse : un millimètre en deçà, et l'auto-stoppeur sera la nouvelle victime d'un pervers soumis aux commandements de sa quéquette ; un millimètre au-delà, et l'automobiliste entreprenant finira sa petite balade en plusieurs morceaux au fond d'un conduit d'évacuation des eaux de pluie.

Faire du stop, c'est de l'acrobatie, et qui peut coûter cher à un maladroit, d'un côté comme de l'autre. L'auto-stoppeur, sous



peine de naufrage, doit ainsi louvoyer périlleusement entre la Charybde de l'indulgence et la Scylla de l'intransigeance : le premier de ces pièges étant la soumission de sa volonté à celle d'un autre ; le second le déferlement incontrôlé de sa fureur, et l'excitation de la sagacité des chiens, qui se dirigent non pas en regardant les étoiles, mais en reniflant l'odeur du sang. « Dans certains cas, l'excès de zèle est aussi dangereux que la négligence <sup>39</sup>. » Dans *Les Clochards célestes*, de Jack Kerouac, Japhy Ryder se demande, alors qu'il s'efforce de rejoindre Alvah Goldbook à Berkeley, s'il doit accepter le baiser que lui propose obligeamment Morley, son chauffeur, ou lui foutre son pied dans les couilles. Et Ryder, trop lent à peser, pour chaque option, le pour et le contre, se retrouve bientôt avec une bouche baveuse collée à ses lèvres et une main baladeuse sur la fermeture-éclair de son jean.

Il y eut bien quelques tentatives, peu convaincantes au demeurant, pour élaborer une *casuistique* de l'auto-stop ; tentatives fondées sur l'extravagante théorie de Paul Lacanal relative à la « gestion des dilemmes » — relativement courants dans le domaine qui nous occupe, comment le nier, nous n'avons parlé que de ça depuis la première page de ce chemin de croix aussi peu nuancé qu'un missel <sup>40</sup>. Mais quoi ! Vous êtes un auto-stoppeur ! En quel honneur suivriez-vous les réponses que certains veulent vous souffler à l'avance, pour chaque cas particulier, oubliant que c'est seulement le vent du large qui vous porte. Jetez tous les livres, fermez les yeux et suivez vos propres vibrations ; mais suivez-les jusqu'au bout. L'existence d'un Morley n'est pas à ce point indispensable à l'humanité pour qu'il fasse une grande différence entre le fait de lui fourrer votre langue, votre poing ou la lame émoussée d'une machette congolaise entre les deux jambes.

Pour Sarah Piasentin, il est toujours aventureux de prendre la route avec une arme, dans la mesure où l'on sera tenté de s'en servir, dans des situations qui n'en justifieront pas nécessairement le recours. Et de rappeler cette désolante mésaventure, qui lui arriva entre Dubrovnik et Herceg-Novı, le long des rives de la Mer

39. Stacey Preston. *Les Muscles à l'aise*, trad. P. Vergne-Cain, Albin Michel, coll. « 10/18 », 1987.

40. C'est le livre de Pierre Blavignac qui fait référence dans ce domaine : *Les Routards aussi ont des cas de conscience*, Gallimard, 2001. On se reportera également au *The Dilemma Handbook for Hitch-Hikers* de M. J. Dews (dir.), Black Dog Press, 2004. Sur les fondements mathématiques, cf. P. Lacanal, *Gestion des dilemmes : une nouvelle approche de la théorie économique classique*, Hors-champ, 2001.

Adriatique, quand elle planta violemment son canif dans la carotide d'un automobiliste bulgare, pensant qu'il avait lâché le volant pour lui toucher les seins. Après être sortie d'un coma de plusieurs semaines, elle réalisa subitement que le type, mort pendant son transfert à l'hôpital, loin de vouloir la peloter, avait seulement projeté de rétrograder avant de doubler une Mini Cooper, comme il l'avait déjà fait maintes fois pendant la première partie du trajet. Accablée de remords, Piasentin fit courageusement volte-face et investit toute son énergie dans ce qu'elle appela bientôt son « grand combat » : désarmer les routards ; afin de leur éviter, autant que possible, ce genre de maladresses.

Mais tout le monde ne tient pas ce discours. Qu'on songe par exemple au *Petit kit de survie de l'auto-stoppeur*, dont la publication est passée presque inaperçue en septembre 2004. Sur fond d'une analyse qui sacrifie à la paranoïa ambiante, mais aussi au sexisme, dans la mesure où le public visé est essentiellement masculin — ce dont témoignent les illustrations, où apparaissent seulement des potiches à demi nues —, Annie Broyelle et François Monchablon font la liste des instruments pouvant permettre à l'auto-stoppeur de se tirer d'embarras, s'il se fourre sans le vouloir dans une situation indélicate. Ainsi, avant même d'en venir aux armes, il semblerait que le téléphone portable soit un accessoire indispensable pour tous ceux qui prennent la route en comptant sur l'hospitalité d'autrui. Ce à quoi nous répondons : non, non et non ! Votre portable, vous le laisserez chez vous, avec tous les gadgets électroniques qui vous relient directement à l'hôtel de police le plus proche.

Un téléphone portable est un mouchard, et conseiller à un auto-stoppeur de s'embarrasser d'un mouchard, dit bien l'idée qu'on se fait de l'auto-stop, et des mouchards ! Et c'est la même chose pour les armes. Broyelle et Monchablon partent du principe que le péril qui menace l'auto-stoppeur prend invariablement le visage de l'automobiliste, derrière lequel se cache un incorrigible malade, toujours prêt à frapper ou à ouvrir sa braguette. De là

qu'ils recommandent les armes de poing, facilement dissimulables dans un sac, ou une poche arrière de pantalon. Et c'est à se demander si Broyelle et Monchablon ne sont pas des flics eux-mêmes, tant ils rechignent à évoquer l'ennemi *historique* de l'auto-stoppeur ; ennemi qui ne craint assurément ni les canifs, ni les gazeuses. Nous vous le disons droit dans les yeux, tant qu'à prendre les armes, autant faire les choses en grand. Abandonnez votre coup de poing américain ou votre matraque télescopique et offrez vous un pétard, un vrai, car les chiens vous traquent et un fusil à pompe ou même un lance-roquettes ne seront pas de trop pour les dégommer les uns après les autres, comme les aliens d'un jeu vidéo futuriste. D'autant que face à un automobiliste zélé, comme il en est parfois, il n'est pas question de verser dans l'angélisme ; les armes lourdes offrent les mêmes propriétés dissuasives que les armes blanches, avec cet avantage incomparable de dissuader également les flics, qui viennent lentement à votre rencontre, pris dans le faisceau de votre impeccable ligne de mire.

#### 4. Vous êtes le héros

AU FOND, ce que nous essayons de démontrer laborieusement dans cet essai, riche en pirouettes dialectiques, c'est qu'il n'y a pas de dangers *extérieurs* qui menaceraient indifféremment tous ceux qui s'adonnent aux plaisirs de l'auto-stop ; il y a seulement *ce danger qu'est l'auto-stoppeur*. Et cela nous ramène à notre propos, qui s'attache à l'exploration de certains genres de dispositions subjectives — ce qui fait de lui une *éthique*, au même titre que celle de Spinoza. Le tempérament de l'auto-stoppeur est, par lui-même, éminemment préjudiciable pour le pouvoir, dont il fait vaciller les plus solides fondations. Il grignote peu à peu les assises du Dispositif mondial, dans l'ombre, de la même manière que les capricornes grignotent les plus épaisses charpentes, jusqu'à ce que leurs poutres vermoulues s'effondrent, comme s'effondrèrent les

tours jumelles de Manhattan. C'est ce qu'avait parfaitement remarqué David Dabareul :

L'auto-stoppeur est nuisible en soi, du seul fait de sa présence, toute formelle, et néanmoins parfaitement réelle, sur les réseaux routiers de l'Empire. L'auto-stoppeur est un ennemi global, car il se répand à la même vitesse que les voies rapides, sur lesquelles il reste extrêmement difficile à localiser, rongant la société de l'intérieur, impuissante <sup>41</sup>.

41. *Le Règne du « ou bien »*, Albin Michel, 2007.

Et cette menace est à proprement parler irréductible. Car l'auto-stoppeur est d'abord une idée (*eidos*), un *personnage conceptuel*. Les autorités auront beau débusquer les charlots de notre espèce les uns après les autres, comme elles s'y emploient depuis la nuit des temps, elles ne viendront jamais complètement à bout de nos forces. Aussi bien, si cela devait arriver, nous n'en continuerions pas moins de hanter routes et chemins, comme une promesse sourde et implacable, comme une menace imperceptible, plus effrayante encore aux yeux du pouvoir ; car ce qui n'est nulle part est tout aussi bien partout — *ubi et orbi*. Le cas échéant, les chiens préféreront encore, pour donner corps à leur pire cauchemar, relâcher quelques allomobilistes d'élevage dans la nature, et les cueillir à la volée, de même que les chasseurs anxieux organisent des lâchers de poules faisanes pour s'assurer de ne jamais rentrer bredouilles, plutôt que de perdre patience à attendre que nous réapparaissons de nous-mêmes, quelque part entre le pôle Sud et le pôle Nord.

L'existence de l'auto-stoppeur est funeste *en général*. Mais rien ne nous interdit d'entrer un peu dans les détails, pour rendre tout cela plus clair ; ce qui ne nuira pas à la compréhension de notre ouvrage. Et d'abord, la pratique de l'auto-stop est nocive pour la société parce qu'elle réclame l'usage libéré de la parole, dont on connaît les effets proprement émancipateurs — et révolutionnaires. Dionys Poulantzas était seul au volant de sa BMW 732, lorsqu'il se rendit le 19 février 2004 à Szczecin, à proximité de la frontière germano-polonaise, pour des motifs d'ordre familial. Et

même à 130 km/h sur l'autoroute, les minutes sont longues, on se demande rapidement ce qu'on fout là, à compter les vaches en même temps que les kilomètres — bénie soit l'existence de ces fréquences radiophoniques qui dispensent d'avoir à affronter toutes les questions philosophiques qui se baladent en semi-liberté dans les boîtes crâniennes ! C'est là la fonction précise de l'habitacle d'un véhicule, et il faut reconnaître que les ingénieurs font bien leur travail : produire une véritable « bulle » hermétique, coupée de l'agitation de la route, dans lequel l'automobiliste pourra jouir égoïstement du silence — silence qui ne souffre jamais d'être troublé par la sonate n° 3 en *si* mineur op. 58 de Chopin.

Dans un intérieur en cuir et en ronce de noyer, on en oublierait presque que l'on trace sur l'A45 ou même qu'on flatte le moteur en libérant tous ses chevaux sur la D326. Les voitures haut de gamme produisent inmanquablement ce sentiment de « solitude exquise », qu'évoquait Serge Lindenberg<sup>42</sup>. Tout le temps de son voyage, l'automobiliste s'extrait de la sphère agitée des affaires humaines, au point de se retrouver plongé, au moment le plus inattendu, dans le « silence ouaté de la machine folle » (Blanchot). Or la configuration de cet habitacle, comme cas particulier d'« égosphère immunitaire », ainsi que Peter Sloterdijk les conçoit tout au long de sa trilogie *Sphères*<sup>43</sup>, a été pensé afin que l'on hésite, chaque fois qu'on s'y trouve, à en ouvrir les portes à autrui. Ce n'est pas la première fois que nous hasardons ce genre d'hypothèse : *les voitures ont été pensées pour diviser la communauté humaine*. De même que tout dialogue entre les matraqués et les matraqueurs est impossible, tout dialogue entre un automobiliste, lové dans ce succédané de placenta maternel, et un allomobiliste intrusif, semble compromis à jamais.

Mais Dionys Poulantzas a croisé Leslie Jameson, à la sortie de Lübeck, avec son panneau en carton, agité par le vent d'est, indiquant la direction de Neuruppin. Et Dionys s'est arrêté, spontanément, sans même se demander si son utérus automobile accepterait qu'on lui adjoigne cette xénogreffe encombrante. Et

42. À moins qu'il s'agisse de Roland Démerin.

43. Trad. O. Manoni, Maren Sell, 1999-2007.

quelques minutes plus tard, la conversation allait bon train, en anglais sans doute, ou en esperanto, en volapük, en interlingua, l'essentiel est que les gens se comprennent, quand ils ont quelque chose à se dire. Et quand deux individus commencent à parler, ils en viennent tôt ou tard à évoquer la situation qui leur est faite, ils en viennent tôt ou tard à évoquer la façon dont on les encule, le plus souvent à sec ; et si la route est longue, comme elle l'est parfois — interminable même, s'il est question de relier Tcherepovets à Kouïoumba —, à élaborer quelque plan, pour retourner la sodomie à leur avantage.

Une rencontre inopinée, de longues heures de palabre, à refaire le monde de A à Z, n'est-ce pas la meilleure manière d'apporter une pierre à tous les soulèvements qui s'annoncent, la tête au calme, avant la tempête ? Boris Massumi, dans des remarques inédites qui nous semblent avoir une grande portée, le dit à sa manière : « Il n'y a pas de contradiction dans le fait que les révoltes contre le monde du travail s'élaborent toujours à partir de tel ou tel lieu de travail <sup>44</sup>. » Et de même, il n'y a pas de contradiction dans le fait que les révoltes contre le monde de l'automobile s'élaborent toujours à partir de telle ou telle automobile, la vieille Renault Espace de Firmin Savage ou l'inégalable Mercedes A 180 de Glenn Wolf. Il ne s'agit pas, entre l'auto-stoppeur et l'automobiliste, de tomber d'accord sur chaque point qui sera évoqué ; il s'agit seulement de savoir, dans la situation qui leur est faite, s'il est pertinent de tenter quelque chose *à deux*, c'est-à-dire plus forts que si chacun s'y résolvait en solo.

Il a déjà été question des différentes menaces que la pratique de l'auto-stop fait peser sur le monde, quoique de manière tantôt évasive, tantôt exagérément insistante. S'il fallait résumer le tout, en y incluant ce qui vient d'être dit sur l'opportunité de l'échange verbal, peut-être que la métaphore topographique serait la plus appropriée. En effet, l'auto-stoppeur est celui qui prend toujours la direction opposée à celle qu'on voudrait lui faire suivre, et qui entraîne les hommes derrière lui, à contre-courant. Si vous enten-

44. *Carnet xxviii*, collection privée.

dez quelque chose à la géométrie, l'auto-stoppeur est un vecteur non-nul dans une classe de bipoints équipollents dont le produit scalaire est compris entre 0 et 1. Plus simplement, il est habité par un inaliénable *esprit de contradiction*. Aussi bien, on s'affirme toujours contre ce qui est là. Ce n'est pas de la provocation, c'est un certain rapport au monde, et aux hommes : être là où l'on est le moins attendu.

La société capitaliste fait de son mieux pour que les citoyens restent seuls, tout au long de la journée, pour qu'ils communiquent seulement avec leur écran de télévision ou, s'il est vraiment nécessaire de transmettre une information à un pair, celui d'un PC ou d'un téléphone portable. Car dès lors que les hommes se retrouvent *physiquement*, comme ils se retrouvaient autrefois dans les cabarets ou les guinguettes, ils partagent la misère de leur condition, comme l'auto-stoppeur partage la sienne avec les automobilistes. Aussi longtemps qu'on est le seul à se plaindre, on se fait facilement taxer de mauvaise humeur ou d'éternelle insatisfaction. Mais qu'ils se retrouvent à deux dans une Toyota immatriculée en Syrie, ou un quarteron dans les bouges que vous savez, il suffit aux hommes d'exprimer leurs souffrances, en articulant quelques sons à l'aide de leurs cordes vocales, devant une assemblée d'écrivains ravalés ou de dangereux loustics de notre race, pour entendre déjà les clairons de l'insurrection à venir.

L'auto-stop représente bien un danger *collectif*, puisqu'il produit du lien social, et mieux même : puisqu'il permet de faire tomber subitement les cloisonnements socio-professionnels, en offrant l'opportunité à ceux qui n'auraient jamais dû se rencontrer, de se rencontrer quand même : chefs d'entreprise et fonctionnaires, beaufs et bourgeois bohèmes, tout ce petit monde logé à la même enseigne, qui est celle de notre condition de mortels, et qui se charge de rééquilibrer la balance des inégalités sociales. « Hermodorus le poète avait fait des vers en l'honneur d'Antigonus, où il l'appelait fils du Soleil : et lui au contraire : Celui, dit-il, qui vide ma chaise percée, sait bien qu'il n'en est

45. Montaigne,  
*Essais*, I, XLII.

rien <sup>45</sup>. » Et voilà qui rassemble les hommes bien mieux que les liens du sang, source de tous les atavismes, ou que les convictions politiques, dont on change aussi hâtivement que de plan cul.

En effet, les discours enflammés sur la lutte des classes retombent dès que se produit une rencontre immédiate entre deux frères humains, quelle que soit leur profession et leur milieu d'origine. Car si les situations matérielles s'opposent, les auto-stoppeurs et les automobilistes n'en restent pas moins des hommes, c'est-à-dire des êtres issus de la même famille du règne animal, portant le même fardeau, et auxquels il faudrait peu pour qu'ils s'amourachent les uns des autres ; même s'ils sont séparés par des tranchées ou des barricades. Et la colère fait tache d'huile. Un seul et unique auto-stoppeur en roue libre sur la planète, l'Empire parviendrait peut-être à s'en accommoder. Mais chaque auto-stoppeur transmet autour de lui le virus de l'auto-stop, contre lequel il n'est pas de vaccin, afin que de fil en aiguille la déviance devienne bientôt la norme, et la norme la déviance. Car en définitive, apprendre à pratiquer l'auto-stop revient à renoncer à travailler pour subvenir à ses besoins, à vivre confortablement sur le dos de la société, sans se soucier d'être un profiteur ou non, puisque tout le monde se sert, et copieusement même ; rassurez-vous, à ce petit jeu-là, vos gains ne seront jamais les plus indécents.

N'oublions pas que l'homme, comme les microbes et certaines variétés d'insectes tropicaux, est un *parasite*. Et nous parlons ici en biologistes, ce qui est plus opérant que de stigmatiser à tout va les « écornifleurs », comme le font les états-majors de la guerre économique, qui en sont de pires encore. Qu'est-ce que le parasitisme ? Le parasitisme est une relation biologique symbiotique dans laquelle l'un des protagonistes, le parasite lui-même, tire profit de son hôte en se nourrissant, en s'abritant ou en se reproduisant à ses dépens, sans nécessairement entraîner sa mort. Ainsi, le parasitisme est un mode de vie défini par l'exploitation du vivant par le vivant <sup>46</sup>. Les biologistes prennent soin de distinguer entre l'« endoparasitisme », où le parasite vit à l'intérieur de l'organisme

46. Voir Claude Chamont, *Les Associations du vivant : parasites et parasitisme*, Flammarion, 2001.



hôte, et l'« ectoparasitisme », comme dans le cas du ver plat *Cryptocotyle lingua*, qui se développe dans le côlon du goéland argenté (*Larus argentatus*). Mais c'est bien dans le parasitisme « social » ou même dans le parasitisme « trophique », où une espèce obtient sa nourriture d'une autre espèce — comme les fourmis *Crematogaster*, qui attendent les ouvrières de *Monomorium* qui s'en retournent à la fourmilière, pour s'emparer des graines qu'elles ont collectées —, que l'on retrouve les pratiques qui nous sont familières.

Ainsi, « l'iniquilisme est la forme la plus évoluée du parasitisme social parmi les insectes. Chaque membre d'une espèce passe sa vie entière dans la société d'une autre espèce <sup>47</sup> ». Et c'est exactement le mode de vie de l'auto-stoppeur, qui pratique l'« endo-iniquilisme », c'est-à-dire qui s'immerge toute sa vie durant parmi les membres de sa propre espèce, comme un rejeton de coucou (*Cuculus canorus*) dont l'œuf aurait malencontreusement été déposé dans le nid d'un congénère. Et si l'être humain est un parasite à sa manière, ce que personne n'aura le toupet de contester, alors l'auto-stoppeur est un *hyperparasite*, à savoir un « parasite de parasite », qui a cette curieuse propriété de ne jamais se laisser parasiter lui-même — caractère exceptionnel de ce que les entomologistes appellent un sujet « libre ».

L'auto-stoppeur produit du lien politique, il popularise le mode de vie parasitaire ; mais ce n'est pas tout. L'auto-stoppeur, du fait de sa position *atopique*, voit ce qui est invisible, et le voyant, l'impose à la vue de tous les hommes. Il fait éclater la vérité, qui inlassablement se répète : le monde se divise en deux, les enculeurs d'un côté, les enculés de l'autre. Et c'est toujours avec la classe des enculés que l'auto-stoppeur a pris rendez-vous. Voilà comment il faut comprendre l'analyse du roman *The Stone Face*, de William Gardner Smith, faite par Kristin Ross dans *Mai 68 et ses vies ultérieures* <sup>48</sup>. En effet, *The Stone Face* met en scène un jeune auto-stoppeur noir américain, voguant à la petite semaine dans le Paris du début des années 60, qui abandonne son propre univers pour

47. D. McFarland (dir.), *Dictionnaire du comportement animal*, trad. G. Scheller, Laffont, 1990.

48. Complexe, 2005.

se laisser entraîner vers une improbable identification avec les Algériens en lutte.

S'identifier aux Algériens signifie d'abord pour Simeon rompre avec son milieu et ses valeurs, se « désidentifier » de son propre groupe social, celui des Noirs américains de France. [...] Le roman montre clairement que c'est cette « désidentification » de Simeon d'avec ses anciens compatriotes noirs, son « décollement psychogéographique » lorsqu'il s'aventure en dehors de la place qui lui est assignée au sein de la société pour fréquenter des insurgés algériens, qui témoignent de sa nouvelle subjectivité politique <sup>49</sup>.

<sup>49</sup>. *Ibid.*, p. 50-51.

Nous y voilà. Qu'on le veuille ou non, la pratique de la dérive ne vous conduira pas dans les clubs selects des capitales, les restaurants chics dégotés pour vous par Gloaguen et compagnie, les hôtels cinq étoiles, ou alors incidemment, pour faire une petite halte à l'œil avant de rejoindre d'autres destinations, beaucoup moins recommandables. La pratique de la dérive, qui est par elle-même une forme de sécession, vous poussera inéluctablement dans les bras des sécessionnistes qui préparent la riposte à l'offensive capitaliste, et qui vous attendaient. Et c'est le rôle de l'auto-stoppeur, qui ne tient pas en place, de produire du lien, entre chaque faction, chaque cellule invisible, chaque parti imaginaire, afin de coordonner les représailles — représailles dont le capitalisme ne se relèvera pas si l'auto-stoppeur fait correctement son travail, qui est celui d'un chef d'orchestre.

Les grands veilleurs sont morts. Sans doute, un pronom personnel indéfini les a tués. Mais des veilleurs il en est bien d'autres, de moindres proportions peut-être, mais innombrables, et disséminés sur toute la surface du globe. Et si chaque groupe travaille localement, l'auto-stoppeur est ce héros global, cette figure universelle, qui les fait résonner tous. Parmi tous les dangers qu'un auto-stoppeur fait peser sur la société, c'est devant celui-là qu'elle est la plus démunie. Pour le néo-hégélien Marc Pantin :

Ce sont aujourd'hui les auto-stoppeurs, comme nouveau sujet historique révolutionnaire, qui saisissent l'universel supérieur et font

de lui leur but ; ce sont eux qui réalisent ce but qui correspond au concept supérieur de l'Esprit. C'est pourquoi on doit les nommer des « héros »<sup>50</sup>.

50. *La Raison dans l'espace*, Plon, 1978.

Et c'est exactement ce dont il est question dans la « morale ouverte » de Bergson, qui est une morale de l'aspiration, où les « grands entraînés de l'humanité », qui ont forcé les barrières de la cité, se replacent dans la direction de l'élan vital. L'auto-stoppeur est ce que Bergson appelle un « créateur moral », c'est-à-dire un individu « qui se représente par la pensée une nouvelle atmosphère sociale, un milieu dans lequel il ferait meilleur vivre, [...] une société telle que, si les hommes en faisaient l'expérience, ils ne voudraient pas revenir à leur ancien état »<sup>51</sup>.

51. *Les Deux sources de la morale et de la religion*, PUF, coll. « Quadrige », 1982, p. 80.

À lire les articles sans gloire que les « nouveaux philosophes » leur ont consacrés, les auto-stoppeurs seraient au contraire des êtres inférieurs, anormaux, aux proportions déformées et à la subjectivité boiteuse ; et BHL de leur adresser dédaigneusement, dans un entretien avec Christophe Barbier, le vers de La Fontaine : « “Va-t'en, chétif insecte, excrément de la terre.” »<sup>52</sup> » Mais, et ce « mais » est important, les infirmités sont aussi des qualités invisibles, qui peuvent permettre au plus faible de survivre dans un environnement qui se modifierait tout à coup, et dans lequel chacun de ses handicaps apparaîtrait soudain comme une invention ingénieuse de la nature visant à l'adaptation et à la survie de l'espèce. Ainsi, le fait d'être dépourvu de biens meubles et immeubles, de connaître le *wing chun* ou le *qi gong*, de cultiver son jardin ou de se nourrir de baies et de racines, d'être sans domicile fixe et de maîtriser l'art du feu seront autant d'avantages dans la compétition pour la vie si les lois de l'économie devaient changer brusquement et si des révolutions à répétition rendaient la Terre définitivement insalubre pour les subjectivités bourgeoises du passé. On pourrait même finir par se convaincre que ce sont les Alain Finkielkraut, les Yves Michaud, les Claude Allègre, qui méritent d'être stockés dans des baux de formol, afin de rappeler à l'humanité l'exis-

52. *L'Express*, 24 janvier 2007, p. 75.

tence de ces phénomènes de foire inaboutis qui ont pourtant participé à sa lente évolution.

Nous n'avons pas le temps de déconstruire ici le concept de « déviance » et de mobiliser les précieuses analyses de Georges Canguilhem sur le normal et le pathologique<sup>53</sup>. Mais qu'il suffise de regarder ce qu'on appelle aujourd'hui un homme prétendument « sain de corps et d'esprit », dont il semblerait que Jacques Attali et Alain Minc offrent de parfaits spécimens, pour réclamer aussitôt une chambre à l'hôpital général.

53. Sur ce sujet, on lira avec profit l'œuvre de Michel Foucault, et notamment son cours au Collège de France de 1974-1975, *Les Anormaux*, Gallimard, Seuil, 2002.

Si le but de l'histoire humaine est un type d'homme uniforme, se reproduisant à un rythme uniforme, dans un environnement uniforme, maintenu à température, pression et humidité constantes, vivant une existence uniformément sans vie, avec des besoins physiques uniformes satisfaits par des produits uniformes, toute rébellion intérieure se trouvant ramenée à la norme par les hypnotiques et les sédatifs, ou par des interventions chirurgicales, une créature sous pression mécanique constante, de l'incubateur à l'incinérateur, presque tous les problèmes du développement humain seront réglés. Il restera toutefois celui-ci : pourquoi quiconque, fût-ce une machine, se soucierait-il de conserver en vie une telle créature<sup>54</sup> ?

54. Lewis Mumford, *Les Transformations de l'homme* (1956), trad. Bernard Pécheux, Éditions de l'Encyclopédie des nuisances, 2008, p. 166.

Et Bernard Pécheux, le traducteur de Mumford, joue ici avec le double sens du mot « uniforme », qui évoque immédiatement, pour chacun d'entre nous, le travail de la police — travail que les experts de tous poil et les philosophes de cour d'assise exercent mieux encore que les brigadiers-chefs. Quant à la question de savoir pourquoi quelqu'un se soucierait de garder en vie une telle créature, les auto-stoppeurs, qui ne craignent ni le métal ni la poudre noire, se garderont bien de se la poser.

C'est là sans doute ce que les autorités ont le plus grand mal à tolérer. Cette manière altière qu'a l'auto-stoppeur de les braver, bien en face, de les défier en riant, comme les enfants rient devant un bouc qui défèque ou une flaque de vomi parsemée de coquillettes ; cette assurance arrogante, contre laquelle on reste impuissant ; l'orgueil, oui ! l'orgueil, c'est grâce à son orgueil que

l'auto-stoppeur à chaque fois l'emporte, malgré la constance des railleries et des coups.

— Sans doute suis-je cela, me disais-je, mais au moins j'ai conscience de l'être et tant de conscience détruit la honte et m'accorde un sentiment que l'on connaît peu : l'orgueil. Vous qui me méprisez n'êtes pas fait d'autre chose que d'une succession de pareilles misères, mais vous n'en aurez jamais la conscience, et par elle l'orgueil, c'est-à-dire la connaissance d'une force qui vous permet de tenir tête à la misère — non votre propre misère, mais celle dont l'humanité est composée<sup>55</sup>.

55. J. Genet, *Journal du voleur*, Gallimard, 1949.

Et c'est la question sur laquelle s'achève le magnifique *Mendiants et orgueilleux*, de l'écrivain égyptien Albert Cossery : « En sortant du commissariat, Nour El Dine pensa que Gohar était l'assassin. Mais que lui importait maintenant ? Il avait décidé de donner sa démission et de vivre désormais en mendiant. Mendiant, c'était facile ; mais orgueilleux ? Où trouverait-il de l'orgueil<sup>56</sup> ? » Et où en trouverez-vous vous-même ? Une chose est sûre, l'esprit de Spinoza hante ces rues grouillantes, illuminées par le soleil du Caire, où « la misère recèle une mystérieuse opulence, les trésors d'une richesse inouïe et insoupçonnée ». Car si certains ont jugé, comme Brice Parrain, que la grève était *ce chemin le plus sûr* (« *ea via, quae securior videtur* »), dont parle le philosophe hollandais ; alors l'auto-stoppeur est lui-même quelque forme de gréviste, qui éloigne loin de lui, comme Gohar s'y emploie, tout ce qui l'empêche de mener sa « petite vie sans efforts ». En effet :

56. Éditions Joëlle Losfeld, 2004, p. 214.

Tout ce que nous jugeons, dans la nature des choses, être mauvais, autrement dit, pouvoir nous empêcher d'exister et de jouir de la vie rationnelle, il nous est permis de l'éloigner de nous par la voie qui semble la plus sûre, et tout ce que nous jugeons, au contraire, être bon, autrement dit, utile pour conserver notre être et notre vie rationnelle, il nous est permis de le prendre pour notre usage, et d'en user de toutes les manières<sup>57</sup>.

57. *Éthique*, IV.

## 5. À bride abattue

N'ALLEZ PAS CROIRE QUE NOUS TOUCHONS AU BUT. La difficulté à laquelle se confronte cet essai, comme s'y confronte journallement l'auto-stoppeur, est celle de la *persévérance*. « Combien de temps tiendrez-vous ? », demandent inmanquablement les sceptiques à celui qui prend la route, ou qui ambitionne de rédiger un long traité sur certaines modalités de voyage baroques. Choisir les options qui lui permettront de persister dans son être, voilà pour-tant la voie que lui a indiquée Spinoza, qui continue de s'adresser aux hommes, depuis le lieu où il repose. En ce qui nous concerne, il apparaît que nous pourrions durer des années entières, et noircir autant de pages sur la question de l'auto-stop qu'il faudra, tant notre sujet est vaste, comme celui de la vie extraterrestre ou des mariages princiers. Nous n'aurons pas de mal à durer. Nos phrases, vous avez fini par le comprendre, sont de la mauvaise herbe.

58. A. Badiou, *Circonstances*, 4. *De quoi Sarkozy est-il le nom ?*, Nouvelles éditions Lignes, 2007, p. 46.

Mais quoi ! « Si vous trouvez un point, de pensée et d'agir, ininscriptible dans la situation, déclaré par l'opinion dominante unanime à la fois absolument déplorable et tout à fait impraticable, mais dont vous déclarez vous-même que vous allez le tenir coûte que coûte, alors vous êtes en état d'élever l'impuissance à l'impossible<sup>58</sup>. » Car comme l'œuvre d'art, un point sur lequel on décide de tenir produit ses propres conditions d'intelligibilité et de possibilité<sup>59</sup>. Nous tiendrons bon. Et ceux qui nous reprocheront de vouloir durer pour durer — quelques-uns se sont déjà manifestés dans ce sens — n'ont rien compris à l'affaire. Rappelons que le milieu de l'auto-stop est le danger ; rappelons que tôt ou tard, les chiens débouleront, la gueule ouverte, pour vous chiquer les mollets et rester accrochés à vos frusques, le temps que la maréchaussée débarque et vous passe la camisole, direction la salle des électrochocs. Car tôt ou tard un fanfaron viendra vous barrer la route, tôt ou tard un automobiliste suspicieux vous conduira au commissariat de Pontaurmur ou de Sauxillanges, tôt ou tard les douaniers slovaques remarqueront que votre passeport

59. « Or, c'est le miracle même de la création artistique. Une œuvre géniale, qui commence par déconcerter, pourra créer peu à peu par sa seule présence une conception de l'art et une atmosphère artistique qui permettront de la comprendre ; elle deviendra rétrospectivement géniale : sinon, elle serait restée ce qu'elle était au dé-

est factice, tôt ou tard vos techniques de suggestion feront un grand flop ; mais plutôt tard que tôt, plutôt demain qu'aujourd'hui.

Et c'est au fond la condition de l'auto-stoppeur, qui se contente seulement, tout au long de son trajet, de retarder le moment où il se fera serrer ; le retarder encore de quelques heures, de quelques jours, de quelques semaines, et de reconduction en reconduction, peut-être cette chevauchée fantastique finira-t-elle par durer pour les siècles des siècles ? Et c'est comme la mort de Pierre ou de Paul, qui peut théoriquement être repoussée jusqu'à la nuit des temps, et qui finit pourtant par arriver — tôt ou tard. *Hora incerta, mors certa*<sup>60</sup>.

Peut-être que vous nous trouverez bien pessimistes, au moment de conclure ce livre, que nous voulions pourtant gai et plein d'espoir. La belle affaire ! Oubliez un peu l'espoir, si vous bouillez de mettre les voiles. Pensez seulement à votre pouce, et au flingue dans votre poche revolver. Ne faites pas le malin, ne faites jamais le malin ; les malins se font toujours buter dans les dix premières minutes. Être sûr de soi est le meilleur moyen de baisser la garde, et de se faire coincer comme un con. Il ne suffit pas de prendre la route, encore faut-il savoir comment la tenir, et en « user de toutes les manières ».

Et pourtant. Le destin de tout auto-stoppeur est de se faire rattraper un jour, de se faire récupérer par ses pires ennemis, comme ce livre ne tardera pas à se faire récupérer lui aussi. Tôt ou tard. Mais c'est là peut-être ce qui donne tout son sens à une fuite. Car une fuite est toujours guidée par ce moment, à la fois inéluctable et ajournable à l'infini, où elle s'achèvera ; dans la gloire et dans le sang, ô Bernard Marchaland. Et c'est sans doute cet instant inouï que les auto-stoppeurs, dont il n'y a pas à douter qu'ils sont de vrais héros, recherchent comme le Saint Graal ou la pierre philosophale ; l'instant du basculement dans l'*irréversible* : quand tous les voyants sont au rouge, quand le hurlement des sirènes devient

but, simplement déconcertante. » Bergson, *Essai sur les données immédiates de la conscience*, PUF, 1954.

60. Voir Vladimir Jankélévitch, *La Mort*, Paris, Flammarion, coll. « Champs », 1977.

assourdissant, et qu'on décide pourtant de continuer, envers et contre tout — comme d'autres aussi s'y hasardèrent.

61. M. Flasson, « L'absurdité héroïque », *Interventions*, Fayard, 1998.

Après quelques semaines de traversée, on avisa Christophe Colomb que la moitié des vivres était épuisée ; aucun signe n'indiquait l'approche d'une terre. C'est à ce moment précis que son aventure bascule dans l'héroïque : au moment où il décide de continuer vers l'Ouest en sachant qu'il n'a plus, humainement, aucune possibilité de retour <sup>61</sup>.



Que vous pratiquiez vous-même l'auto-stop ou que vous l'ayez en grippe, c'est égal. C'est un point qui résiste à toute forme d'explication rationnelle : avant d'être le lieu de tous les dangers, l'auto-stop est le lieu de tous les *fantasmes*. Parler de l'auto-stop, en famille ou entre amis, c'est sûrement parler de la vie — mais de la vie de débauche des organes, plus ou moins volumineux, qui pendent ridiculement de notre entrecuisse ; c'est peut-être parler de la mort — mais de la mort que distribuent au petit bonheur les maniaques qui ont échappé aux filets de l'administration psychiatrique ; Éros et Thanatos, vous étiez prévenus. « On finit toujours là où on a commencé. Quoiqu'il arrive. On revient tout droit au cloaque <sup>62</sup>. »

62. Hubert Selby Jr., *La Géôle*, trad. J. Lanturle, Albin Michel, coll. « 10/18 », 1972.

C'est parce que l'auto-stop est d'abord le lieu de tous les fantasmes, que certains le condamnent avec fanatisme et que d'autres y consacrent toute une vie, et des livres épais que personne ne prendra la peine de survoler en diagonale. Relisez chacune des pages qui précèdent, il n'a été question que de fantasmes ici, de vos sales petits fantasmes, dans lesquels nous avons essayé de mettre un peu d'ordre, de faire un brin de rangement, quand bien même tout cela aurait eu l'effet exactement inverse. Il s'agissait en tout cas de libérer votre inconscient malade de toutes les saletés qui s'y planquent, et qui ressurgissent parfois à l'occasion d'un dîner arrosé.



Personne ne sort grandi des conclusions de Claudine Demeurant, qui a consacré sa thèse de psychopathologie générale aux lieux communs inlassablement ressassés par les contempteurs de la locomotion allomobile. En effet :

Dès qu'il est question de l'auto-stop, certains renvoient commodément leurs fantasmes dans les veines de l'automobiliste, toujours considéré comme un obsédé sexuel, un pédophile ou un assassin en devenir. Mais il faut regarder la vérité en face. Nous ne pouvons pas faire comme si la psychanalyse n'avait pas posé le concept de « transfert ». Les individus ont tort quand ils s'affolent à l'idée des sévices qu'un automobiliste pervers pourrait avoir envie de leur faire subir. Car il s'agit toujours d'un effet ou d'une image du traitement qu'ils souhaiteraient lui infliger eux-mêmes<sup>63</sup>.

63. « C'est en prévention d'être dieu que je suis jour et nuit. »  
*L'Auto-stop dans le discours*, PUF, 2001.

Vous nous direz — vous auriez tort de vous taire — que l'intégralité de ce livre est un canular, une simple blague, bonne ou mauvaise, selon le goût de chacun ; mais une blague. On nous a reproché déjà qu'à mêler singulièrement les citations authentiques, et celles sorties tout droit de nos méninges engourdies par les vapeurs de l'alcool, nous prenions le risque, jamais négligeable, que celles-là perdent toute leur force de vérité, en étant associées à celles-ci ; de la même manière qu'à crier trop souvent au loup, personne n'y prête plus attention, quand le loup finalement entre en scène. Et pourtant, malgré ces réticences, dont nous avons bien pris note, ne vous a-t-il pas semblé parfois, au fil de notre logorrhée, que certains effets de vérité s'étaient manifestés, inopinément ? Non pas ceux qui relèvent de la science, que nous avons en horreur ; mais d'autres, d'un genre qui reste à définir, et qui se rapproche par bien des aspects de la poésie.

Comme nous approchons de la fin de cette étude, n'y allons pas par quatre chemins. Il s'agissait seulement ici d'élargir votre horizon sans relief et de mettre un peu d'émotion dans votre vision du monde, désenchantée à s'en ouvrir les veines. À travers les mots, nous avons voulu rendre à la réalité son pouvoir d'horreur et d'enchantement, son *pathos* originel, que la science a pris soin d'occulter, pour se constituer comme telle, et ouvrir la voie à l'éco-

nomie politique, qui conditionne chaque fraction de votre petite existence. L'auto-stop est une expérience immédiate, non pas un spectacle, ni même un ensemble de données statistiques ou de relevés sociologiques. Car s'il y a, comme le suggère Jean Cohen, certains modes de perception du monde qui sont directement poétiques, il nous a semblé, à vous aussi peut-être, que l'auto-stop était de ceux-là, en tant qu'il fissure la délimitation de l'espace et du temps, de même qu'il induit un état psychologique particulier, opérant une dissolution générale des repères — objet, sujet et monde s'y fondent dans une même « unité d'ambiance », pathétique et lyrique <sup>64</sup>.

64. *Structure du langage poétique*, Flammarion, coll. « Champs », 1966.

On ne peut pas demander à l'auto-stoppeur, qui fait sécession avec le monde, pour le reconstruire à son goût, d'adopter le régime de vérité de la physique ou de la chimie. Tout auto-stoppeurs que nous sommes, il nous faut bien trouver, si tant est que cela soit envisageable, une nouvelle manière de décrire le réel, à mi-chemin entre la science et la fiction ; l'une et l'autre apparaissant, sitôt qu'on les rapproche, bien plus entremêlées qu'on dit. Nous n'avons jamais été lacaniens. Cependant, il nous semble pertinent de penser que la vérité a la structure d'une fiction. Ainsi, nous suivons Slavoj Žižek, quand il suggère que la leçon ultime de l'*Interprétation des rêves* de Freud est la suivante : « La réalité est destinée à ceux qui ne peuvent pas supporter le rêve <sup>65</sup>. » Car c'est seulement dans l'entrelacs de nos délires et de nos imaginations que la vérité peut surgir, quand elle consent à le faire. Le réel, quant à lui, n'est ni vrai ni faux ; il est le milieu neutre et monotone (et c'est là peut-être le sens du mot « objectif ») dans lequel elle fait irruption. Les plus réticents pourront bien arguer qu'à ce petit jeu, on peut écrire n'importe quoi, et surtout justifier le pire, comme certains penseront que nous l'avons fait ici même. Mais jamais nous n'avons craint les propos outrageux d'un Louis-Ferdinand Céline ou d'un Martin Heidegger, l'essentiel étant que nous ayons passé de bons moments à les lire ; comme nous espérons que le lecteur en aura passé un ici.

65. *La Parallaxe*, Fayard, 2008, p. 14.

Néanmoins, la forme suit le fond, c'est le moins qu'on puisse attendre de sa part. Et non seulement le pire, à s'en tenir à cette exigence, ne pourra jamais être justifié par ceux qui reproduisent notre méthode ; mais le meilleur au contraire s'échappera maintenant de leur prose, si le meilleur, comme nous le croyons, consiste dans un certain rythme de la phrase, qui fait écho aux rythmes de la vie, tels qu'ils battent en nous, tels encore qu'ils organisent la grande symphonie de la Nature. Rythme ternaire, rythme « allomobile », qui réfute à lui tout seul celui, désespérément binaire, de la logique formelle (vrai/faux) et de l'économie (profits/pertes). Et c'est ce rythme-là, seulement ce rythme, que nous aspirons à implanter profondément dans les consciences, comme Lautréamont y implanta autrefois le sien, qui bat encore dans les nôtres. Et c'est notre manière à nous d'être subversifs, qui vaut ce qu'elle vaut, dont on méprisera probablement le caractère insignifiant et vain, mais qui a toutefois le mérite, minimal et formel, d'exister. Car ce rythme, tel un virus imperceptible, tel un je-ne-sais-quoi infectieux, s'infiltrera dans les programmes que la société a patiemment implémentés dans les cerveaux disponibles, pour reconvertir bientôt les ressources humaines en non-moteurs mobiles, en « convoyeurs de voitures piégées » ; autrement dit — si le groupe *Pronunciamento* souffre que nous lui emprunions une dernière fois le concept salutaire, et néanmoins funeste, qu'il a introduit dans l'histoire de la pensée occidentale — pour reconvertir la « masse du matériau humain » (Marx), écrasée par le travail malheureux, en une horde de Blounts, semant glorieusement la terreur sur les réseaux de l'Empire, et à bride abattue.



## Conclusion

**E**N GUISE DE CONCLUSION — mais il n'y a rien à conclure ici, tout est encore à faire —, permettez-nous de vous donner un dernier conseil, qui fera toute la différence, si vous le suivez, entre la maladresse des auto-stoppeurs ordinaires et votre assurance d'allomobiliste éclairé. Car n'en déplaise à Descartes, le bon sens manque à la majorité des hommes. Qu'est-ce que le bon sens ? « Le bon sens est l'effort d'un esprit qui s'adapte et se réadapte sans cesse, changeant d'idée quand il change d'objet. C'est une mobilité de l'intelligence qui se règle exactement sur la mobilité des choses. C'est la continuité mouvante de notre attention à la vie <sup>1</sup>. » Et c'est là que nous nous arrêterons, aux côtés de Monsieur Bergson. Il n'y a pas selon nous de différence entre l'auto-stop existentiel et l'attention à la vie. À vous d'ouvrir les yeux, et de tendre l'oreille.

1. H. Bergson,  
*Le Rire*, PUF, coll.  
« Quadrige »,  
1995, p. 75.

Ne cédez jamais à la tentation de vous embarrasser d'un baladeur MP3 et de vous greffer des écouteurs qui recracheront dans vos tympans, tout au long de votre petite virée en mode terroriste, les tubes qui ont bercé votre lointaine jeunesse. L'auto-stop a son propre son, sa musique à lui. Et s'il fallait en donner un équivalent fait de main d'homme, nous évoquerions sans conteste « Esja », le dernier morceau de l'album *Gus Gus Vs. T-World* (4AD Records), composé de longues nappes aériennes, sur deux tons, que vient délicatement perturber le cliquetis de machines improbables. Mais nous irions voir tout aussi bien du côté des instrumentaux « Herzs Schlag » ou « Wunschtraum » sur l'album *Sehnsucht* (clin d'œil au roman de Sabrina Ordureau) de l'Allemand Schiller ; de la ballade « Messenger » des Américains de Blonde Redhead, point d'orgue du sublime *Misery is a butterfly* ; ou des minimalistes « Riversky » et « Numière » des Young Gods, sur l'album *Heaven de-*

*construction.* Les automobilistes écoutent seulement les stations de la bande FM ou les derniers tubes des stars de la télévision, jamais les disques de Godspeed You! Black Emperor, de Kirlian Camera ou de Rod Modell, jamais les chefs d'œuvre d'Angelo Badalamenti ou de Kenji Kawaiï ; et ce sont pourtant ces mélodies qui résonneront dans vos oreilles, longtemps après que vous serez descendu de voiture, longtemps après que vous serez rentré chez vous. L'auto-stop est une petite ritournelle qui vous hantera.

Et l'auto-stop a un parfum, identiquement ; une fragrance singulière qu'il transmet à ceux qui s'y adonnent, et qui s'y tiennent. C'est que le voyage nous donne un goût, comme il en donne un aux aliments qui transitent sur la banquette arrière des véhicules, ou dans les boîtes à gants ; au point que personne ne s'y tromperait s'il fallait reconnaître un quignon de pain qui a traversé la France et un autre qui est resté sagement posé sur une table. Non pas que celui-là ait gagné en saveur, loin de là même. Mais il porte en lui l'arôme des kilomètres, c'est-à-dire un certain esprit, lié aux effets de l'espace sur la matière organique. Car l'espace a le même effet sur les corps et les âmes, que le temps sur les vins. Et votre chauffeur, qui fixe imperturbablement la route, insouciant des causes et des effets, inattentif à la vie, n'en sait rien encore. De même qu'il ignore tout de vos raisons et de vos motifs. Et la question de savoir quelle mouche vous a piqué, à vouloir voyager comme ça les mains dans les poches, au gré des flots automobiles, et sans foi ni loi, trottera dans sa tête longtemps après qu'il vous aura déposé au péage d'Aillant-sur-Tholon.

Quant à vous, qui partagez le bon sens avec quelques rares traîne-semelles de votre trempe, vous verrez clair dans le jeu des automobilistes. Ça vous sautera aux yeux, que vous soyez posté à la sortie de Plélan-le-grand ou sur l'*eutopos* n° 03-907, qui vous conduira de Kennebec jusqu'à Vermillion, et même jusqu'à Sioux City si le *kairos* vient à vous, et qu'il vous prend de le cueillir. Ça tient même à peu de choses. À une certaine manière qu'ont Olivier Hull ou Suzanne Trémolières de détourner la tête, pour éviter de

vous croiser du regard ; à ce léger signe de la main, qui varie peu d'un individu à un autre, qu'ils vous adresseront pour vous faire savoir qu'ils vont seulement un peu plus loin, que ça ne vaudrait pas la peine de monter avec eux — quand bien même leur idée du proche et du lointain ne serait pas la vôtre. Car pour ainsi dire, toutes les voitures qui passent devant vous vont dans votre direction ; et leurs conducteurs le savent bien mieux que vous, si l'on en croit cette moue gênée qu'ils arborent pour vous assurer du contraire. D'autant que quelques kilomètres, c'est toujours ça de pris, toujours ça de moins à parcourir à pied sur l'interminable route de l'existence ; ce qui est fait n'est plus à faire, chacun devrait le savoir, et en tirer toutes les conséquences. Mais entre ceux qui vous ignorent et ceux qui essaient tant bien que mal de trouver des excuses à leurs penchants xénophobes, les véhicules fusent de toutes parts, et on vous laisse en plan.

Les auto-stoppeurs savent tout, Marielle Bablon a suffisamment insisté là-dessus, jusqu'à évoquer ce sentiment d'omniscience qui les envahit chaque fois qu'ils concentrent leur attention pour « sonder le trafic »<sup>2</sup>. On ne la fait pas à un auto-stoppeur. On ne lui fait pas gober comme ça qu'on s'arrête un peu plus loin, quand on vient de passer à la pompe ; ni que la voiture est pleine, lorsque le coffre est vide. Depuis sa vigie, véritable « sphinx de la route », l'auto-stoppeur scrute les âmes, qui lui sont toujours ouvertes. Il suffit d'essayer pour s'en convaincre. Ça marche dès la première fois. Les voitures défilent et vous savez immédiatement où se rendent ceux qui les conduisent, si c'est à Kimmirut ou à Athabasca, à Bitola ou à Campomarino ; autrement dit s'ils ont encore un long trajet devant eux, ou bien s'ils touchent au but — vous savez immédiatement si on vous a *menti*. Et même vous comprendrez sur-le-champ, à leur manière de vous regarder de travers, ou de vous snober la tête haute, pourquoi Fatima Tikija ou Richard Dechampshnel ne se sont pas arrêtés ; vous saurez si vous avez provoqué en eux la peur, la confusion ou cette gêne inexplicable qui envahit les plus timides chaque fois que l'opportunité de se laisser bouleverser par un parfait inconnu s'offre à eux.

2. « Sentinelles de la sécurité routière », *Konditor*, mars-avril 2006, p. 21-98.

Parfois, c'est de moins en moins rare, c'est une femme qui tient le volant, et vos regards se croisent, identiquement, pendant une fraction de seconde. Et c'est comme pour les autres. *Vous savez.* Vous savez qu'Anaïs Vavispara aurait aimé s'arrêter, qu'elle aurait aimé vous proposer son siège passager et faire un bout de chemin en votre compagnie, histoire de voir ce que vous avez dans le bide, avec votre superbe de globe-trotter ; ce que vous savez de la vie, dont elle cherche tout comme vous à percer les petits mystères. Pauline Durtelle se serait arrêtée si le monde était tout autre, ou seulement un peu différent, en tout cas si on ne lui avait pas gavé le mou dès la maternelle avec ces histoires à dormir debout de jeunes filles qui finissent dans des caves et qu'on ressort seulement une ou deux fois par semaine, pour offrir quelques orgasmes à la famille, mais aussi aux voisins d'en face, qui ont droit à la jouissance au même titre qu'un cousin ou qu'un grand-oncle.

Sabrina Presbytère voulait s'arrêter, elle a failli s'arrêter même, c'était à deux doigts ; mais le temps de se dire que les hommes ne sont pas des goretts, malgré tout ce qu'on peut entendre, mais le temps de se rendre à l'évidence, les roues ont continué de tourner sur le tarmac, et vous êtes maintenant, à votre tour, un point dans son rétroviseur, et un petit pincement dans le repli de sa poitrine. Ne rêvez pas ! Si les femmes vous envoient des sourires, et suivent votre silhouette du coin de l'œil, longtemps après être passées à votre hauteur, elles ne vous ouvriront jamais leurs portières — car ce sont toujours, hélas ! les préjugés qui viennent d'abord à l'esprit, longtemps avant la voix du bon sens, qui ferait sauter toutes les serrures et ouvrirait toutes les portes, si chacun prenait la peine de patienter un peu, et de l'écouter.

Ce ne sont jamais ceux dont vous auriez aimé qu'ils s'arrêtent, qui s'arrêteront. De même que ce ne sont jamais ceux dont vous auriez pu penser qu'ils s'arrêteraient, qui se sont arrêtés. L'auto-stop contredira toutes vos attentes, toutes vos hypothèses, tous vos calculs. On raconte que les surfers affectionnent tout particulièrement les allomobilistes, et qu'ils ne manquent jamais de leur



ouvrir les portes de ce vieux combi Volkswagen qu'ils ont acheté pour faire la tournée des spots de la péninsule du Cap York. Mais devant vous, que vous soyez posté sur l'*eutopos* n° 78-896, à la sortie d'Ometepec, où sur le premier axe qui mène à l'océan, les surfers ne s'arrêtent jamais, pas plus que les anciens hippies ou les étudiants fauchés qui pilotent des tacots que leurs vieux ont payés une bouchée de pain, afin de s'assurer qu'ils reviendraient de temps en temps à la maison. Vous n'êtes pas au bout de vos surprises. Car ceux qui s'arrêtent sont souvent ceux qui n'ont aucune raison de le faire. Ceux qui n'auraient jamais dû s'arrêter, si la logique gouvernait effectivement le monde ; ce dont il y a quand même lieu de douter : des râleurs, des misanthropes, des types qui crachent à tout va sur l'espèce humaine, des salauds qui ne feraient pas le moindre geste pour aider l'un de leurs semblables.

Et le plus souvent, les voitures qui s'arrêtent sont des 4 × 4, des grosses berlines allemandes, conduites par des hommes d'affaires, des notables, des gens importants qui n'ont pas que ça à foutre d'offrir la course aux désœuvrés qui comptent sur la bonne volonté des autres. Jean-Georges Mortelette est un gros con, il faut le dire, une belle merde qui jette le discrédit sur tout le reste de sa race, comme Monique Piveteau, Bruno Togna ou Alexandr Nicolaev, que l'espèce humaine se serait bien dispensée de compter dans ses rangs. Et pourtant ils se sont arrêtés, tous. Pourtant ils vous ont offert une place à bord, et vous avancez maintenant, parce qu'ils en ont décidé ainsi. Reprochez-leur tout ce que vous voudrez, d'être vicieux, ignares, rustres, goguenards, renfrognés, malpolis, violents ; et Dieu sait que vous n'avez pas fini d'en voir, des obsédés, des fachos, des débiles, des grognards, des sadiques. Et si vous étiez ironique, comme l'est Médéric Darricau dans son roman *Entre la grume et Dieu*, vous pourriez leur donner une tape dans le dos et les traiter de « braves types », pour éviter de prononcer le mot « pigeon », qui vient irrésistiblement à vos lèvres <sup>3</sup>. Sauf que notre sujet est sérieux ; vous êtes bien le seul à le prendre à la légère.

3. Le Seuil, 1999.

Si ce livre a été écrit pour quelqu'un, c'est précisément pour ces individus qui s'arrêtent *toujours* — nous n'avons pas dit « le plus souvent » ou « en général », non, toujours, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, quel que soit le lieu ou l'endroit ; et même quelle que soit votre tronche, que vous ayez l'air d'un premier de la classe ou d'un clochard céleste au fond du trou. *Toujours*. Et l'existence de ces individus, car nous savons qu'ils existent, est sans doute le plus beau trésor qui soit, sur une terre gangrenée par la violence, la haine et la désir irrépissible d'écraser les plus faibles. Car ces automobilistes magnanimes sont assurément des bienfaiteurs de l'humanité, et même des saints ou des demi-dieux, qui siègent quelque part dans le Panthéon des automobilistes. Et voilà qui donne du baume au cœur, voilà qui peut nous laisser penser que tout n'est pas foutu en ce bas-monde. Et tout cela est indépendant de considérations politiques. On s'en tiendrait trop facilement, pour juger un homme, à la couleur de son cabriolet ou à son salaire de PDG d'une grande filiale d'import-export. Montaigne disait encore :

Nous louons un cheval parce qu'il est vigoureux et adroit, [...] non pour son harnais ; un lévrier pour sa vitesse, non pour son collier ; un oiseau pour son aile, non pour ses courroies et ses sonnettes. Pourquoi, de même, n'estimons-nous pas un homme pour ce qui est sien ? Il a une grande suite, un beau palais, tant à crédit, tant de rente : tout cela est extérieur à lui, et non en lui. [...] Pourquoi, lorsque vous jugez un homme, le jugez-vous tout enveloppé et tout empaqueté<sup>4</sup> ?

4. *Essais*, I, XLII.

Pourquoi faudrait-il regarder Manuel Vara de biais, simplement parce qu'il est au volant d'une Chrysler Crossfire 3.2 V6 Limited ou qu'il est tiré à quatre épingles dans son costume en laine vierge Emporio Armani ? Pourquoi faudrait-il le juger tout enveloppé et tout empaqueté, alors qu'il a peut-être un cœur grand comme ça, ou un humour à l'anglaise qui vous ôtera pendant plusieurs heures de fou rire votre éternel vague à l'âme ? N'importe comment, les hommes sont des ordures, tous, sans exception ; nous ne prétendons pas revenir sur les rares vérités auxquelles sont parvenus les

philosophes. Mais de même qu'on trouve parfois une perle dans une huître, certaines décharges cachent, au milieu de leurs immondices, des objets en parfait état de marche, et quelques uns même dont on peut tirer un bon prix, à l'occasion d'un vide-grenier. Car au fond de la souille, où barbote l'humanité, on tombe parfois sur une pépite d'or, minuscule, infinitésimale, une paillette de rien du tout qui illumine toutefois l'univers, de la même manière que Michel Fourniret ou l'adjudant Chanal, parce qu'ils se sont arrêtés une fois pour prendre un auto-stoppeur, entre Mouscron et Oudenaarde, ont éclairé toute son existence, et incidemment celle de la terre entière — quoiqu'on en dise, et quoiqu'on en pense.



## *Post-scriptum*

ÇA N'A MÊME PAS MARCHÉ.

Tous les autres sont partis, et vous vous êtes encore là, le dos courbé sur votre chaise, écrasé par tout le poids du monde, qui vous retient de vous tenir droit sur vos deux jambes, et de marcher.

Vous êtes allé jusqu'au bout de ce livre, rendez-vous compte ; ce livre qui vous enjoignait, à chacune de ses pages, de vous faire la belle, de prendre le large plutôt que d'imprimer stupidement ses phrases à l'envers sur vos papilles optiques, obligeant votre cervelet à les remettre à l'endroit, afin que vous gardiez un semblant d'équilibre.

Et même, nous vous suspectons maintenant de vouloir le relire, ce livre, une deuxième fois, et bientôt une troisième, le relire encore et toujours, plutôt que de lever enfin votre cul, et de vous mettre en branle.

Vous faites un beau légume. Vous ne valez pas mieux que ces grabataires qui s'affalent progressivement dans leurs fauteuils roulants et que personne ne prend la peine de rehausser, tant ils ont du mal à résister aux lois de la pesanteur.

Vous êtes une plante verte, une pierre immobile qui bouge seulement lorsqu'un enfant la lance à la surface d'un lac, pour faire des ricochets ; ou lorsqu'on lui donne un coup de godasse, pour se passer les nerfs. N'importe comment il faudra frapper fort, car vous êtes enfoncé profondément dans le sol.

Du reste, vous n'êtes pas disposé à changer de place ; vous êtes très bien là où vous êtes.

Un cataclysme aurait du mal à vous tirer de votre gangue.

Aussi bien vous êtes mort dès le moment où vous avez ouvert ce bouquin, dont les courants d'air se sont chargés de feuilleter les pages à votre place, l'une après l'autre, pour en arriver là.

Encore que pour pouvoir mourir, il aurait fallu que vous fussiez d'abord plus ou moins vivant ; ce sur quoi personne ne prendrait le risque de se prononcer — pas plus que sur la question de savoir si les méduses et les éponges sont des animaux, des végétaux ou quelque chose qui ressemble davantage à de la matière première.

Dans quelques décennies, vous serez tombé en miettes, de même que cet ouvrage, qui se délite d'ores et déjà dans vos mains ratatinées par le temps qui passe. Vos cendres se mêleront à celles de la terre entière, vos atomes entreront dans la composition de nouveaux êtres animés, et pourquoi pas de mammifères volants d'un genre inconnu, qui auront le feu aux fesses, et qui vous entraîneront à cent à l'heure dans leurs zigzags. Vos reliques minuscules feront plusieurs fois le tour de la planète, et même certaines s'envoleront vers le cosmos, pour explorer d'autres astres errants, dans d'autres galaxies, tout là-bas.

Il n'est pas nécessaire de voyager d'un seul bloc. On peut disperser ses organes en les donnant à la science ; on peut éclater son corps dans l'espace et aller se promener en plusieurs morceaux, éparpillés ici et là, en fragments indépendants reliés pourtant par d'invisibles fils, dont la pelote composait autrefois une silhouette humanoïde.

Une fois rendu à la poussière, on peut se trouver dans plusieurs endroits en même temps, et pourquoi pas prétendre à l'ubiquité, s'il s'avère qu'un corps se décompose en une infinité de monades.

En vérité, si vous n'avez pas décollé de votre siège, c'est que vous êtes déjà partout.

C'est que depuis le début, vous ne faites qu'un avec l'univers.

# Table des matières

<b>Avertissement</b> .....	11
<b>Introduction</b> .....	15
<b>I. Les choses qui nous jettent au-dehors</b> .....	23
1. Le chemin qui compte .....	25
2. Des lieux heureux .....	30
3. Par les frontières erronées .....	40
4. Hétérotopies de passage .....	49
5. Si la terre est ronde .....	71
<b>II. Ce qui s'appelle vivre</b> .....	79
1. La pluralité des temps .....	81
2. Les jours et la nuit .....	92
3. Horconcitos .....	111
4. En attendant l'orage .....	118
5. Les pendules à l'heure .....	123
6. De la souille à l'éther .....	135
<b>III. Le plus accompli des jeux</b> .....	141
1. Vos guenilles de toujours .....	143
2. Couper le cordon .....	156
3. Vive le Roi, vive la Ligue .....	165
4. Détournements .....	178
5. Jawar Ibn Barazal .....	189
<b>IV. Le blount s'en chargera</b> .....	201
1. Spinoza voyageur .....	203
2. De bons procédés .....	216
3. Le septième commandement .....	226
4. Le Routard qui régale .....	235
5. Horizons unanimes .....	243
<b>V. Comme un point dans le rétroviseur</b> .....	257
1. Entre chiens et loups .....	259
2. Colis piégés .....	269
3. Des remords et des regrets .....	279
4. Vous êtes le héros .....	291
5. À bride abattue .....	302
<b>Conclusion</b> .....	309
<b>Post-scriptum</b> .....	317
<b>Table des matières</b> .....	319

Cet ouvrage a été achevé d'imprimer  
par l'imprimerie Pulsio à Sofia.  
Dépôt légal : premier trimestre 2011  
Imprimé en Bulgarie