

SOLO POUR UN SOLEX

On a chanté le silence magique de la Rolls, la ligne fusée de la Jaguar, les bruyantes formules de la Formule I, le luxe tapageur de la Cadillac, la survitesse de la moto, la mobilité féline de la Mobylette et les charmes épuisants de la bicyclette, mais on passe généralement sous silence le modeste Solex, parent pauvre de la moto et cousin taré du vélomoteur. Inutile de le nier ou de malaxer du mirage, il est très évident que le Solex produit un bourdonnement de gros hanneton qui n'a pas le silence huilé de la Rolls. Il n'a pas non plus et n'a jamais eu la ligne hyper-design de la Jaguar et, même en y mettant beaucoup d'indulgence, le Solex a toujours ressemblé à un balourd vélo pour dames, curés ou religieuses, avec ses grosses roues sans grâce, son cadre en arc mal dessiné, son guidon de tourisme et son horrible moteur mis à nu, bien en vue à l'avant comme le panier d'un commis-livreur. Il serait encore plus ridicule de comparer le Solex, le seul véhicule qu'un cycliste même mal entraîné double sans effort apparent, à la Formule I qui jure par la performance alors que le Solex n'a à son actif qu'une seule prouesse: il va quand même plus vite qu'un piéton. Le Solex semble encore plus écrasé par la Cadillac avec laquelle il n'a vraiment aucun point commun, pas même celui d'un certain snobisme, car les adeptes du Solex et ceux de la Cadillac ne doivent pas partager exactement le même snobisme. Il n'y a pas beaucoup plus d'affinités entre les solexeurs et les motards: les uns ne pensent qu'à se garer des voitures qui les doublent à jet continu alors que les autres ne pensent qu'à faire chier les voitures qu'ils doublent avec une louable désinvolture. Comme la Mobylette a l'ambition d'être une petite moto, moins rapide et plus souple, elle tente de péter plus fort que son carburateur et voue donc au Solex un mépris que celui-ci lui rend bien, à bon escient d'ailleurs: la Mobylette est l'engin préféré des prolos qui vont pointer à leur boulot en banlieue alors que le Solex est plutôt utilisé par ceux qui n'ont pas d'horaire à respecter et se disent qu'il sera toujours temps d'arriver, après les temps, à un endroit parfois assez indéfini. Quant à la bicyclette, celle-là même qu'on appelait autrefois, non sans logique, « la petite reine », elle a d'évidentes raisons de mépriser le Solex: elle a la grâce d'une libellule superbement chromée et dotée de quinze changements de vitesse, elle connaît une nouvelle vogue, elle a ses lettres de noblesse, son éblouissant palmarès sportif et surtout au sein d'une époque poubelle de plus en plus cancérisée elle peut se flatter d'être (unique véhicule qui ne soit pas un agent de pollution. Une véritable légion d'honneur au sein d'une légion d'horreur.

C'est dire que les charmes du Solex sont discrets. Mais ils existent, je suis bien placé pour en parler: y a plus de vingt ans que je roule en Solex, que ce soit dans les rues de Paris ou ailleurs, exclusivement en Solex, car je ne possède pas de voiture et je n'ai jamais appris à conduire.

La voiture, c'est en effet, ce que je déteste plus sur cette planète. Non sans raisons, et s'il n'en reste qu'un, je serai celui-là. J'ai parlé avec un certain respect de la Rolls et de la Jaguar, mais on sait que seuls des privilégiés peuvent se payer ces engins de haut luxe. De même, il serait assez vain ou simplement futile de rêvasser en bavant du regret devant le radiateur de la Cord, la distante élégance de l'Hispano-Suiza ou la ligne lévrier de la Bugatti: la voiture de nos jours, n'est plus qu'une caisse à roulettes, RL, TX, DS, FD, ou Truc 1.500, une sorte de cercueil motorisé qui a réussi à polluer à plaisir toutes les villes de cette terre, un engin vulgaire, bruyant, toxique, meurtrier, tellement banal qu'il est devenu l'unique ambition de tous les pauvres de ce monde, à tel point que le fait de refuser la bagnole pour prendre le train est devenu un snobisme à rebours. Je hais la voiture, toutes les voitures, mais je hais avec encore bien plus de force tous ceux qui roulent en bagnole et jurent contre la pollution générale, ceux-là qui estiment que toutes les autos polluent, sauf la leur. Je ne méprise pas la moto, mais elle me fait peur: elle appartient généralement à des camés de la vitesse, des cinglés du risque, des adeptes de la violence qui aiment leur engin comme ils aimeraient la mort: parce qu'on en revient rarement, pour ne pas dire jamais. Quant à la Mobylette, elle a au moins un atout qui séduit l'ennemi inconditionnel de toute compétition qui sommeille en moi: personne n'a jamais eu l'idée d'organiser des 24 Heures du Mans pour vélomoteurs ou une Olympiade de la minable cylindrée. Mais la Mobylette dont le moteur interdit l'escalade à la performance m'a toujours semblé bruyante, salissante et son moteur perpétuellement encrassé contient encore trop de réserve de vitesse à mon goût; il faut sans cesse la surveiller avec doigté car elle éclate au quart de tour de main et dépasse la limite de prudence dans une ville où cet engin exige de ses propriétaires des réflexes qu'ils n'ont pas tou-

jours. Soeur cadette de la moto, elle a en réalité les mêmes prétentions, en plus modeste: aller vite en faisant du slalom spectaculaire entre les automobilistes qui vouent à ces anguilles d'acier une haine qui peut aller jusqu'au meurtre. Quant au vélo, qui représente toute mon enfance - je marchais à peine quand je tenais déjà en équilibre sur deux roues -, toute mon adolescence, je l'ai abandonné à contrecœur pour des raisons de croissance, c'est-à-dire de vieillissement: j'ai vendu mon dernier vélo un peu avant mes quarante ans, quand j'ai eu le plus grand mal à revenir de Honfleur vers Houlgate, soit à parcourir trente kilomètres d'une route de faux plat et de vraies côtes qui m'avait cassé ces muscles que je croyais bien entraînés. Cela me fit un choc, il y avait si longtemps que je faisais corps avec mes vélos, comme s'ils avaient été les prolongements de mes membres. Mais si je n'ai jamais cru à la nécessité de vivre avec mon temps, je crois à celle de vivre avec ses muscles et ses artères.

Le Solex me convenait admirablement comme relais du vélo, et j'espère qu'il me conviendra jusqu'au fauteuil roulant. Que dirait mon psychanalyste que je n'ai pas parce que je n'y ai jamais cru? Que dirais-je si je devais me faire psychatruquiser? Que le Solex me convient parce qu'il est très évidemment le vélo de l'amorti. Un engin qui va sensiblement à la même vitesse de croisière qu'un vélo, mais sans beaucoup d'effort. A peine celui d'aider le Solex à grimper les côtes, celui d'épouser de tout son corps les virages, de supporter le vent, le froid ou pire encore, et d'accepter d'avoir les bras traversés de vibrations quand on fait de la route. Cela demande un certain entraînement, un peu d'abnégation, mais c'est peu de chose quand on pense au calvaire que représente l'escalade d'un col de dernière catégorie à vélo ou même, plus simplement, le plat sur une route vent debout. Un calvaire qui peut être payant car n'importe quel Solex se fera toujours doubler, sur tout terrain et par n'importe quel temps, sous toutes les latitudes par un cycliste bien entraîné, parfois même un vieux plein de soupe et de vinasse qui compense son excès de bide par du mollet et des changements de vitesse très perfectionnés.

Nous voilà exactement où je voulais en venir. De tous les gadgets de ce siècle fou de records qui ne pense qu'à aller plus vite sans trop savoir où il veut aller, le Solex est le seul engin taré, ridiculement retro, allergique aux éblouissants perfectionnements de la toute puissante technique, celui qui a passé à travers tout sans tellement changer son esthétique, sans souci de futurisme, ses inconvénients, ses avantages et surtout sans jamais avoir amélioré ses performances, donc sa pointe de vitesse qui, en trente ans, a dû passer de 32 km à l'heure à 36 km à l'heure, de quoi sourire à notre époque de jets, de super-jets et d'hyper-trucs plus rapides que le son ou la lumière.

C'est avouer sans tellement de faux prétextes, que le Solex est à mes yeux l'unique véhicule du rêveur largué au large de tous les rêves promotionnels qui n'est pas plus avide d'arriver dans la vie que d'arriver à un rendez-vous où, probablement, personne ne l'attend vraiment. J'exagère? Bien possible. Mais qui pourrait me citer un seul homme célèbre, arriviste, adepte du Solex? Un inscrit au Larousse qui aurait été toute sa vie un inconditionnel du Solex? Peut-on me citer un homme politique, un banquier, un promoteur de choc, un évêque, un grand journaliste, une gloire littéraire qui ait préféré le Solex à la bagnole ou même au vélo qui enchante encore certains amoureux du rétro ou certains écologistes déchaînés? Impossible. De même que la Mobylette est le véhicule du garçon livreur ou du prolo pressé de bouffer du kilomètre pour aller pointer, le Solex est le véhicule du garçon livreur ou du prolo pressé de bouffer du kilomètre pour aller pointer, le Solex est celui du calme raté, un peu employé, un peu représentant indolent de lui-même, un peu flâneur voyeur rêveur, qui est très évidemment en marge de son époque, de cette époque de sprints furieux, de virages pris à la corde, de folie routière, d'ambition forcenée et de rage d'arriver à plus de 200 km à l'heure au tombeau.

Le Solex était fait pour moi comme j'étais fait pour lui, rien de plus certain.

J'ai toujours détesté la marche à pied que je trouve monotone, épuisante, et j'ai toujours eu la sensation en cavalant sur un Solex qu'il est le complément naturel de mon corps, de même que je déteste la nage alors que j'ai également la sensation de faire corps avec mon dériveur quand je suis à la barre. Entre le Solex et le dériveur, je vois d'ailleurs de subtils rapports, même si je suis seul à les voir, à tel point que j'ai toujours prétendu « barrer mon Solex ».

Et c'est bien vrai qu'il m'arrive de ressentir avec mon Solex, particulièrement au gré des vicinales désertes, la même absurde ivresse que celle ressentie au large, sous voiles et brise solaire. Le guidon remplace la barre, comme on ne l'a jamais dit, comme on ne le dira jamais assez: pas sans raisons que tous les camés du volant ont des réactions désordonnées quand ils prennent la barre d'un bateau, alors que les adeptes du guidon savent d'instinct comment loffer et abattre sans avoir la sensation d'exécuter des mouvements aberrants. Et, vraiment, remonter vent debout en tenant son guidon d'un ou deux doigts, le visage offert à la brise, cela rappelle d'assez près certaines virées en dériveur, non par force 6 alors que seule la brutalité fait la loi, mais par un petit force 2 qui tranfuse plus de douceur de vivre que de rage de résister aux éléments. Et quand on utilise son Solex pour rouler à marée basse le long, de la mer, à quelques mètres de l'écume des vagues, l'illusion est encore plus réelle, le plaisir plus intense: même grisurie iodée, même sensation de faire partie intégrante du paysage, comme on est presque « dans l'eau » avec un dériveur; même équilibre précaire sous le vent, sans cesse remis en question; mêmes dérapages car personnellement j'ai pris l'habitude quand je freine de me mettre en travers exactement comme je dérape en dériveur sur là dernière déferlante quand j'aborde sur une plage. Tout cela est si vrai que l'on peut ressentir autant de plaisir physique à rouler en Solex face à un vent violent qu'à louvoyer au près serré pour ramener à bon port son voilier. Et le vent, s'il ne suffit pas à faire avancer un Solex comme un voilier, joue malgré tout un rôle de première importance: au vent arrière un Solex peut atteindre facilement 40 km à l'heure, avec le vent debout cette vitesse peut tomber à 15 km, même moins si on tente de remonter un violent Mistral.

Cet avatar, évidemment assez exceptionnel, n'a guère beaucoup de poids quand on jette dans la balance les multiples avantages du Solex:

*Une vitesse maximale idéale: 35 km à l'heure. C'est peu, mais quand on fait de la route, cela permet de ne jamais décélérer dans les virages en traversant des petits villages, ce qui fait que, miraculeusement, on peut parfois couvrir 70 km en deux heures, soit toujours à 35 km de moyenne. Et cette vitesse modérée autorise la rêverie, la dispersion du regard comme de l'attention. On peut regarder le paysage qui ne défile ni trop vite ni trop lentement, dévisager les filles au passage, se retourner pour leur sourire et même s'arrêter pour leur parler, puisque l'on n'a jamais de « moyenne chrono » à respecter avec un engin aussi paresseux.

*Une simplicité de manoeuvre unique dans l'histoire prétentieuse du moteur. Alors qu'avec la plupart des engins pétaradants, il faut sans cesse contrôler de la main ou du pied sa vitesse, la poignée du Solex se fixe à l'allure que l'on désire, oscillant entre 15 et 35 km à l'heure. Et surtout, trouvaille tellement élémentaire qu'elle en devient géniale: le moteur du Solex décélère dès que l'on freine de l'avant. Les deux opérations se font en même temps sans devoir penser à manipuler une autre manette. Autant de raisons qui font du Solex le véhicule du distrait ou de celui qui aime se perdre en rêvassant au gré des petites routes de campagne. La plupart de mes idées, je les ai trouvées, non en implorant une feuille enroulée sur une machine à écrire, mais en utilisant mon Solex., ne serait-ce qu'entre deux arbres déplumés du bois de Boulogne.

*Une solitude garantie, ce qui incite au monologue intérieur, à la pêche aux idées, à la dérive dans l'imaginaire, d'autant plus que les parcours peuvent être monotones quand on se traîne sur les interminables lignes droites des Landes, par exemple, où il faut souvent parcourir vingt kilomètres pour recevoir l'aumône d'un petit virage. On en arrive à se parler beaucoup quand on roule, ce qui est toujours profitable, alors que la voiture est presque toujours une sorte d'autocar bourrée d'importuns et que même en moto on court le risque de devoir foncer avec un parasite obsédant accroché à son dos.

*Inutile de penser à battre le Solex sur le plan des économies. Même un clochard pourrait s'en servir avec profit: il ne consomme qu'un litre pour quatre-vingts kilomètres. Quant à sa résistance, elle était tellement légendaire que, depuis plusieurs années déjà, on fabrique des Solex volontairement plus camelote: les anciens étaient increvables et n'avaient jamais besoin de réparations.

*Quand une auto tombe en panne, la pousser devient assez vite fatigant; pousser une moto en panne n'est pas non plus un sport de relaxation; même la mobylette est difficile à traîner quand le

souffle lui manque. Seul le Solex reste facile à manier quand il tombe en panne: on relève le moteur et l'engin devient un vélo lourd. On pédale et on avance. Seule une crevaison peut immobiliser un Solex. Mais celui qui ne sait pas changer un pneu n'est pas digne de posséder un Solex. Il faut lui acheter une brouette.

*Le flemmard est généralement fauché, l'un entraîne l'autre, surtout en ces temps de dure efficacité et de hautes performances. A une époque où la moindre caisse à moteur coûte une petite fortune, le Solex n'a toujours pas atteint les 1.000 frs à l'achat. Et pendant plus de dix ans, il est resté au prix de 450 frs alors que tous les autres produits montaient en flèche.

*Sous le soleil d'été, surtout s'il est caniculaire, le Solex roule tout juste assez vite pour donner une brise rafraîchissante, ce qui permet de rouler à moitié nu. Avantage appréciable sur le motard qui doit toujours rester bardé de cuir à cause de la vitesse, du souffle furieux rencontré.

*Alors que la pratique du vélo devient un métier de bagnard en haute montagne, le Solex escalade les cols les plus durs si on aide le moteur en pédalant doucement, sans donner du poids ou du muscle.

*Enfin, si sur la route le Solex peut passer pour le véhicule le plus lent, dans le trafic d'une ville le Solex se révèle au contraire l'engin le plus rapide. Il ignore les encombrements, se faufile partout, tourne sur place, escalade les trottoirs, remonte les sens interdits et double n'importe quelle voiture bloquée par le trafic s'il a un espace de trente centimètres pour se glisser, prouesse que même la Mobylette ne réussit pas.

Tous ces avantages ne changent guère la vie d'un homme quand son Solex reste à rouiller dans une cave ou accroché à la grille d'un immeuble, mais ils éclatent avec évidence quand on utilise régulièrement son Solex. Le mien, je l'aurai utilisé tous les jours depuis vingt ans, par tous les temps, dans toutes les villes, sur toutes les routes. Mes Solex devrais-je dire plus exactement car j'en ai usé plusieurs jusqu'à la corde, jusqu'à la trame des pneus, jusqu'à l'agonie du moteur.

Et, comme j'aurais pu le prévoir, mon Solex m'aura surtout servi, non pas à gagner du temps, mais à en perdre avec infiniment de douceur. Pour goûter cette douceur, il faut évidemment remplir certaines conditions: avoir en soi un inaltérable mépris de la vitesse et du record, savoir comment remettre à plus tard n'importe quel rendez-vous, préférer le vent aux courants d'air et le soleil à la chaleur des radiateurs, n'entretenir qu'un minimum d'ambition sociale, posséder au plus haut point l'art de faire passer le plaisir avant l'efficacité et aussi celui de pouvoir à n'importe quel moment remettre les choses au lendemain. Il faut également entretenir une inépuisable soif de liberté, être toujours à la disposition, non pas d'un patron ou d'une femme, mais de cette liberté. Car, pour apprécier à pleine joie le charme d'une virée en Solex, il faut que le temps s'y prête, il faut donc choisir sa journée ou son heure, et il y a une certaine différence entre louvoyer à la paresseuse au hasard des vicinales sous un doux soleil de juin et aller d'un port breton à un autre contre un vent glacial sous la pluie de novembre. En effet, parvenu à un certain degré d'épuisement nerveux et de refroidissement, non seulement on en vient à tituber sur le bitume mais on ne voit plus du tout le paysage. Mon plus sûr cauchemar solexé reste, dans les années 60, le trajet Saint-Briac - Saint-Brieuc (70 km) sous une pluie battante et contre le vent d'Ouest, à une moyenne qui ne devait pas dépasser 10 km à l'heure. J'étais arrivé à la gare de Saint-Brieuc, où j'avais d'ailleurs manqué mon train, tellement détrempé que j'avais dû jeter tout ce que je portais sur moi, depuis ma chemise jusqu'à mes chaussures. Mais cette randonnée qui me laisse le souvenir d'une noyade - en effet, à l'arrivée j'étais violet-verdâtre - ne me fit nullement abandonner mon Solex et je ne lui gardai jamais la moindre rancune, pas plus que je n'aurais eu l'idée de cracher à jamais sur le crachin breton.

A charge de revanche, que de souvenirs solaires et exaltants...

Quand j'étais rewriter dans une maison d'édition, au lieu d'aller m'enfermer dans un bureau des Champs-Élysées, je prenais mon Solex et je filais au hasard des routes, à 50 km de Paris, pour échouer

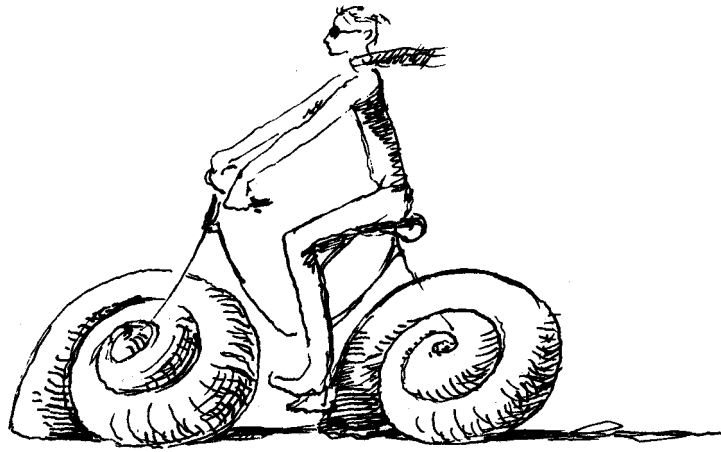
dans des bistrotts perdus où je déballais mon travail généralement face au soleil et loin de tout bruissement de moteur. Et, bien entendu, quand il faisait particulièrement beau, j'en arrivais à sacrifier mon travail de la journée pour le rejeter dans la nuit et me laisser aller, sans itinéraire, au gré du soleil, tournant avec lui, pour revenir chez moi à la nuit tombante.

J'ai toujours préféré les côtes à la pleine campagne et pendant très longtemps, quand je n'avais qu'un mois de vacances, j'ai toujours passé ce mois dans des régions que je ne connaissais pas encore. Bien avant de faire de la voile qui n'autorise guère de longs parcours quand on a opté pour le dériveur, le Solex, avec lequel on peut avaler sans peine deux cents kilomètres par jour, m'a permis de rayonner, généralement rayonnant, de part et d'autre des patelins où je résidais. Installé à Houlgate, je fis les côtes normandes de Honfleur à Cherbourg. Cloué à Dieppe, j'explorai le littoral du Touquet au Havre. Me retrouvant aux environs de Granville, je remontai le Cotentin jusqu'à Carteret pour descendre jusqu'à Saint-Malo. Gavé de pluie bretonne à Saint-Briac, je narguai le mauvais temps de Dinard à Saint-Brieuc. Un an plus tard, je me retrouvais sous une pluie encore plus tenace à Trégastel, ce qui ne m'empêcha pas de remonter jusqu'à Brest, puis de descendre miraculeusement poussé par le vent et le soleil jusqu'au Cap Fréhel. Un séjour à Pornic me permit d'aller jusqu'à la presqu'île de Quiberon en Bretagne et les Sables d'Olonne en Vendée. Et même rélégué à la pointe extrême de l'île de Ré, je me laissai aspirer par le continent pour aller jusqu'à Talmont à tribord et jusqu'à Royan à bâbord. Même la monotonie des routes indéfiniment bordées de pins des Landes n'arriva pas à freiner ma soif d'avalier du kilomètre à la sauvette, à une moyenne qui ne dépassait jamais 20 km à l'heure. Fasciné par le bassin d'Arcachon, ce paradis de la petite voile, je passai plusieurs étés de suite au Moulleau, mais il m'arrivait d'abandonner la barre pour le guidon et je remontai jusqu'à la pointe de Grave, à l'estuaire de la Gironde, je descendis me perdre au-delà de Mimizan sur les plages désertes de la côte sauvage des Landes, les plus désolées que l'on puisse trouver en France. Attiré par Collioure, je me perdis plus volontiers dans les Pyrénées que sur la côte trop monotone du Languedoc. A Cassis, je battis mon record de la journée en avalant aller retour Cassis-Saint-Tropez par l'intérieur pour éviter la redoutable N7, soit plus de trois cents kilomètres, avec départ à l'aube et retour au seuil de la nuit. Et pour échapper à la foule de Juan-les-Pins au mois de septembre, je revins vers Saint-Tropez dans l'autre sens, par Saint-Raphaël, étonné de ne plus rien reconnaître sur cette côte que j'avais arpentée en vélo en **1940** quand je m'étais retrouvé réfugié à Cannes. Si l'on admet qu'un jour j'ai eu l'idée saugrenue d'aller à Bruxelles en longeant les côtes de Boulogne à Ostende, il faut bien reconnaître que, de kilomètre en kilomètre, de suroît en mistral, par ponts et sous eau, j'ai fait en Solex toutes les côtes de France et cet à-côté de mon existence m'a coûté peu d'efforts, peu d'argent, surtout quand on pense aux moments de joie, de vraie détente que m'ont valu ces douces randonnées dans l'inutile.

Evidemment, avec le temps, comme dirait Léo Ferré, avec le temps tout s'en va, y compris la rage de faire du Solex qui se calme comme se calme le besoin de baiser toutes les jeunes femmes rencontrées. Cela fait trente-cinq ans que je cours après les fesses des filles, quinze ans que je me barre sur l'eau dès que je peux et vingt-cinq ans que je chevauche mon Solex. Je l'aime toujours autant, mais je ne ressens plus, comme autrefois, le besoin irrépressible de profiter du moindre rayon de soleil pour me perdre dans les méandres de la carte Michelin. L'âge, la routine, la fatigue, l'indifférence, tout cela est venu peu à peu, à chaque tour de roue, à chaque coup de pédale. Et rouler dans Paris, même au printemps, n'est plus un plaisir, rien qu'un bain de pollution et de dangers, à la merci de tous les fous furieux qui vivent le pied sur l'accélérateur. Sortir de Paris devient de plus en plus difficile, épuisant dans cet incompréhensible réseau de routes et d'autoroutes interdits aux vélomoteurs.

En revanche, quand je vis en Normandie, je retrouve la douceur de perdre mon temps et de glander en quête de quelques idées au hasard des fascinantes vicinales du Calvados, véritable labyrinthe de petites routes toujours désertes, peut-être uniquement conçues pour les rêveurs à pédales.

Comme je ne possède là-bas qu'une machine à écrire, un dériveur et un Solex - j'en ai en effet un à Paris, un à Trouville - mon emploi du temps est réduit à l'essentiel: comment profiter au maximum, dans la griserie, de ce temps qui passe. En principe, je fais de la voile quand il y a du vent quelle que soit



la température ou la couleur du ciel. Je fais du Solex quand il fait trop chaud et stagnant pour le bateau ou alors quand le vent d'ouest rend la mer infréquentable. Et j'écris tôt le matin, tard dans l'après-midi ou alors toute la journée quand la pluie et le vent s'en mêlent. Depuis trois ans que je vis six mois par an à Trouville, j'ai écrit un essai vitriolé, trois romans dont un science-fiction et une autobiographie assez difficile à recracher, soit exactement ce que j'aurais pu écrire à Paris en dix ans. Pourtant je m'en tiens à un rythme qui n'a rien à voir avec le baigneur littéraire: deux pages par jour, moyenne que je respecte à la lettre et même au chiffre. Cela donne, quand on calcule sur ses doigts deux livres de 350 pages chaque année. Et je n'ai évidemment aucune difficulté à tenir ce rythme au bord de la mer où je suis coupé de tout, même de toute éventuelle rencontre alors qu'à Paris je perds, comme tout le monde, mon temps à tenter d'en gagner tout en représentant à plein temps la firme Sternberg, Sternberg and C^o sans cesse en faillite et toujours menacée de partout. De même, la névrose et l'agitation d'une capitale agissent comme des parasites dévorants, bouffent les idées, entament le besoin d'écrire, étouffent les velléités alors que les longues dérivades en bateau ou en Solex alimentent les fantasmes, libèrent l'imagination, attisent la rage d'écrire.

A cela il faut ajouter que je viens régulièrement à Paris par le train, véritable cabinet de travail roulant alors que la voiture s'impose fatalement comme l'engin roulant du simple d'esprit qui ne peut penser, comme un cheval, qu'aux kilomètres qu'il avale dangereusement. Et quand il fait particulièrement beau, il m'arrive de prendre mon train, non pas à Deauville, mais à Lisieux, ce qui me permet de gaspiller une petite heure en Solex à louvoyer dans une des plus belles campagnes de France. Une heure que je passe à faire de la gamberge sous le soleil, à dialoguer avec moi-même, à monologuer tout haut, car je parle beaucoup et souvent à haute voix quand je roule, insouciant, déconnecté, sur des routes oubliées où l'on ne rencontre guère plus d'une voiture tous les dix kilomètres tant il est vrai que l'automobiliste ne pense qu'à gagner du temps sur les autoroutes et battre en permanence ses records de meilleure moyenne de l'année. En réalité, mon plus grand regret, ou du moins l'un des mes plus sûrs regrets, c'est de ne pas être assez assoiffé de grands voyages et d'inutiles périodes pour n'avoir jamais pris la décision de tout envoyer au diable pendant quelques mois et me payer en Solex un tour d'Europe ou même, pourquoi pas, un tour du monde. Cela ne m'aurait pas apporté des idées tellement nouvelles parce qu'un mur blanc suffit à mon inspiration, mais cela m'aurait lavé de quelque nostalgie et cela m'aurait coupé de tout, le temps d'une longue randonnée inutile.

L'autre jour, donc récemment en plein cœur de ce grandiose XX^e siècle, je demandais au dessinateur Reiser, le grand déchaîné du groupe *Hara-Kiri* si cela ne le tentait pas de dessiner pour un quotidien, de gauche bien entendu. Reiser, qui est doux et courtois dans la vie de tous les jours, m'avait répondu que non, vraiment pas, il avait déjà beaucoup de boulot comme ça, plus qu'assez et que s'il devait en prendre davantage cela l'empêcherait de perdre son temps à glander, à rêvasser, à traîner pour trouver des idées.

On ne pouvait pas exprimer en moins de mots ce que j'en pense personnellement. Rien ne tue plus sûrement la pensée, la créativité, le rêve, la lucidité ou le délire que le travail intensif, l'efficiency, l'amour

frénétique du gain, la course au profit et aux boulots profitables. Ceux-là même qui ne profitent qu'à l'Etat toujours à l'affût des gros revenus et massacrent à plaisir les cons avides qui ne reviendront jamais de ce voyage au bout de la nuit bancaire.

Peut-on tirer une morale de tout cela? Peut-être. Sans doute. Puisqu'en y mettant un peu d'imagination, on peut toujours tirer la morale des faits les plus anodins, parfois même en allant les repêcher au fond du sordide. Inutile, en l'occurrence d'aller jusqu'à ces basses profondeurs, la morale jaillit ici aussi nue que la vérité sortant du puits. Le Solex n'est jamais que le contraire, au coeur de ce siècle, de la toute-puissante bagnole. Un engin lourd et lent qui ne peut intéresser que les marginaux ennemis du luxe, de la vitesse, de l'apparat, du cliquant et du rendement financier. Autant dire que la bagnole s'impose comme la gnole de choc de l'employé modèle, de l'arriviste pressé d'arriver avant l'heure, du connard privé de toute invention au profit de sa soif d'intentions, du jeune cadre au dents de loup qui loupe tout génie à force de loucher vers le pratique, le rapide et l'immédiat. Alors que le Solex favorise tout ce que préconise Reiser qui - entre nous soit dit - n'a peut-être jamais possédé un engin aussi démodé: la possibilité de perdre du temps à traîner, le loisir de trouver des idées entre deux nuages, la dérive à la flemmarde entre deux projets incertains, le refus de la ruée vers l'ordure, l'ordre établi, l'ordinateur ou l'ordre nouveau que l'on sait la maison mère de tout ce qui se rapporte à la propreté, au fascisme et à l'efficacité nationale.

Le Solex peut-il donner du génie à un authentique imbécile réac? Certes non. Mais, en revanche, il peut aider un doux rêveur à trouver son vrai rêve, à se trouver, à dénoncer le reste. C'est déjà beaucoup. Presque tout. Du moins l'essentiel.

Jacques Sternberg
« Vivre en survivant »
« démission, démerde, dérive »
Éd .Tchou-l'Ecole buissonnière-1977
Illustré par gourmelin

y

