

François Suchel

**Sous les ailes
de l'hippocampe**

éditions Guérin
CHAMONIX

DU MÊME AUTEUR

PHOTOGRAPHIE

Nomade du ciel

Transphotographic Press, 2007

© Éditions Guérin – Chamonix, 2014.
Les éditions Guérin sont une société
du groupe Paulsen Media.
www.editionsguerin.com

François Suchel

**Sous les ailes
de l'hippocampe**

(extrait)

éditions Guérin
CHAMONIX

Prologue

ON PEUT VOULOIR PARTIR, parce qu'on n'a jamais voyagé. Moi, j'ai décidé de voyager parce que je suis trop souvent parti.

J'ai parcouru le monde sans le voir.

Neuf millions de kilomètres, onze mille heures de vol, quinze mois de ma vie passés dans le ciel à survoler les terres balafrees par la cupidité et la misère. J'ai aussi admiré des paysages grandioses, toujours vissé dans le confort cotonneux de mon cockpit, bien à l'abri des réalités qui défilaient sous mes pieds. Et, lorsque je touchais le sol, de New York à Pékin, de Rio à Bombay, c'était pour m'enfouir dans une autre bulle protectrice, un hôtel luxueux et sans rapport avec la vie locale.

Pilote de ligne. Comment donner du sens à cette vie de passage, comment réconcilier la quantité et la qualité, gommer les décalages, éprouver les distances, renouer avec le temps des rencontres et de la connaissance ?

C'est avec toutes ces questions au fond des sacoches que je m'envolais le 8 janvier 2010 vers Canton.

J'avais la ferme intention d'en revenir à bicyclette en suivant la ligne aérienne que j'avais empruntée pour m'y rendre. Je voulais retrouver l'espace, le sentir dans mes mollets, le peupler de chairs, d'odeurs et de bruits, de langages inintelligibles, de signes abstraits, de poésie. Je voulais savoir ce qu'il en coûte de parcourir dix mille kilomètres quand on n'a que de l'eau dans les bidons et, pour seul moteur, la mécanique du corps.

Adolescent, j'avais rêvé de m'envoler. Adulte, il me faudrait redescendre bien avant que la retraite, ce couperet du pilote qui nous coupe les ailes, ne m'y oblige.

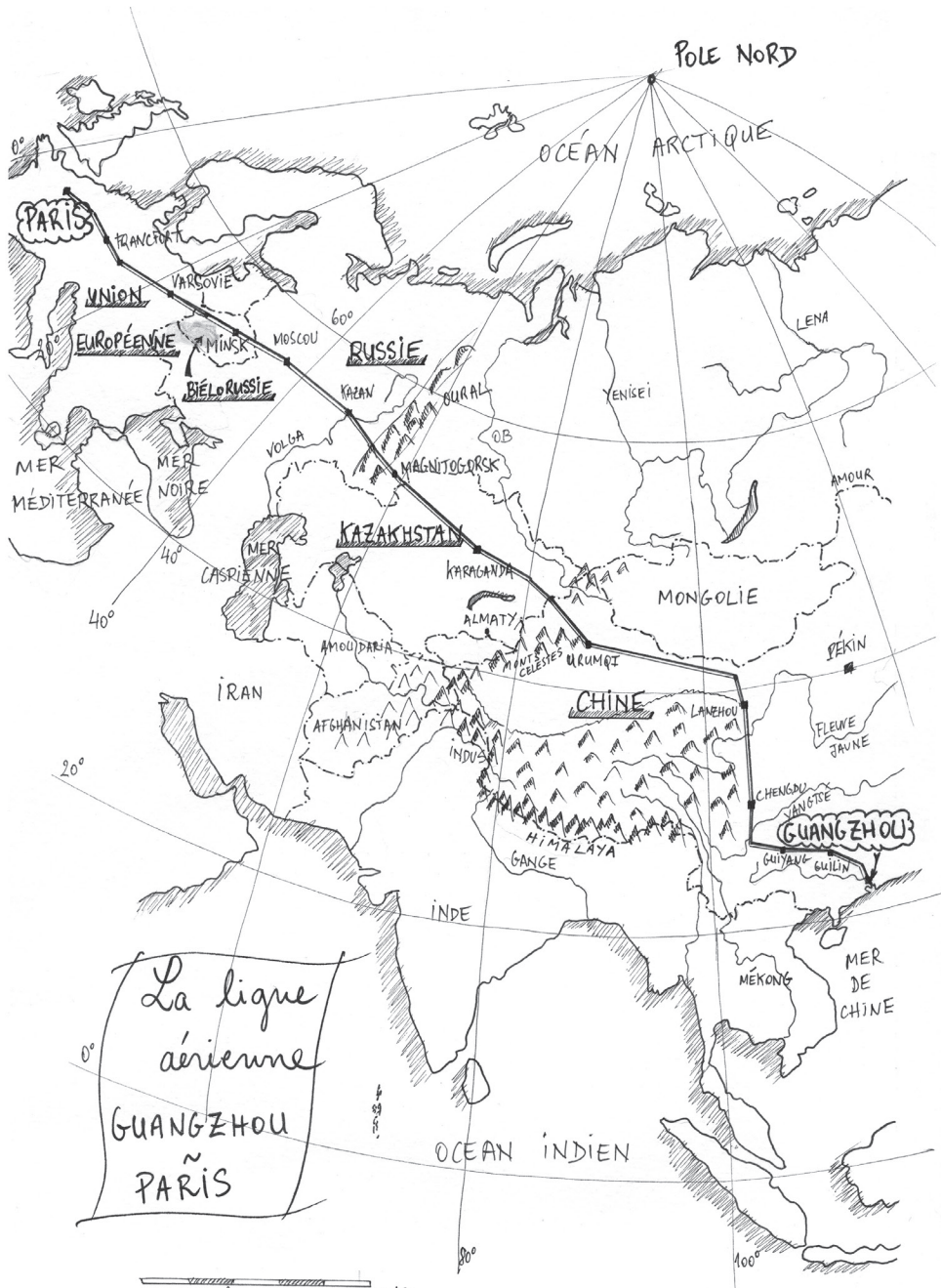
Comme un futur père de famille attendant son premier enfant, j'étais bardé de principes, avant de monter en selle :

– Je suivrai la ligne aérienne au plus près, quitte à couper en plein désert si nécessaire, et, s'il n'y a rien à voir sous les ailes de l'avion, eh bien tant pis, je ne verrai rien.

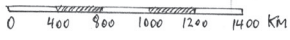
– J'effectuerai chaque kilomètre de ce parcours à bicyclette, quelles que soient les difficultés. Bus interdit.

– Je ne m'absenterai pas un jour de plus que convenu avec ma femme, extraordinaire Marianne, qui accepta, non sans une grande appréhension, mon départ.

Et, comme tout bon père de famille confronté aux défis de la paternité, nous verrons dans ce récit comment les circonstances ont eu raison de cette belle éthique et quel fut mon itinéraire vers la liberté d'être soi-même.



La ligne
aérienne
GUANGZHOU
PARIS



Interrogations

Le 9 JANVIER, vers 14 heures, nous survolons le pic de Dieu. Dans la carlingue, l'air est plus sec qu'en plein cœur du Sahara, mais la vue sur le désert est imprenable. Le bassin de Dzoungarie s'étale sous nos ailes et je me prends à rêver : bientôt, je le traverserai en chevauchant ma bicyclette. Seulement douze mille mètres nous en séparent, mais tant d'incertitudes sur mes capacités et celle de ma famille à supporter plusieurs mois de séparation.

Les adieux furent déchirants. Lou, la dernière de la fratrie, du haut de ses 6 ans, voulait m'attacher. Il fallait absolument trouver les cordes d'escalade. La veille du grand jour, après une longue journée d'école et une séance de danse, elle a craqué dans mes bras. Malgré son jeune âge, son énergie et son tempérament, elle avait bien compris qu'elle ne reverrait pas son père avant longtemps. Elle avait manifestement encore besoin de moi. Noé, 9 ans, semblait perdu dans ses pensées. Quant à Juliette, l'aînée de 10 ans, étonnamment forte, elle était comme sa mère. Toutes deux me dépassaient par leur sérénité apparente.

Les nombreuses attentions et inquiétudes des proches, des parents et des amis conférèrent au départ une forme de gravité. Comme si je partais pour toujours. Pour certains, je passais pour un novice naïf et inconscient, tandis que d'autres me percevaient comme un égoïste prêt à abandonner sa famille.

Entre deux volutes de nuages apparaissent maintenant les sommets des Tian Shan. Combien de fois ai-je admiré ses flancs alpins, ses vallons lumineux, ses glaciers abrupts ? En ce mois de janvier, tout semble figé dans l'hiver continental. Le survol des plaines kazakhes m'a terrifié : le blanc, le vide et les fumées des usines de Karaganda épousant la platitude de la steppe en s'étalant largement vers l'est. Pour l'instant, le vent n'est qu'un ennemi abstrait qui nous pousse gentiment vers Canton ; j'apprendrai à le connaître et à le redouter.

Dans la cabine, les membres d'équipage m'assaillent de questions :

« Et, pour le froid aux mains, tu es bien équipé ?

– Pour l'argent, tu fais comment, carte bleue ou espèces ? Tu vas prendre tant de monnaie avec toi ? Et tu vas emmener une caméra pareille ?

– Et pour les pieds ?

– Tu pars en équipe au cas où t'aurais un souci ?

– Et comment tu vas faire si tu ne parles pas chinois ?

– Et tu n'as pas pris de tente ? »

Ils me font ensuite des suggestions :

« As-tu pensé à prendre des chauffettes ?

– Tu devrais acheter un poncho. »

Leur regard n'est pas inquisiteur, mais plutôt incrédule. L'âme parée des meilleurs sentiments, ils veulent manifestement s'assurer que j'ai bien pensé à tout.

J'aimerais leur expliquer ma soif d'inconnu. Leur dire que le besoin paranoïaque de sécurité si répandu en Occident peut tuer nos rêves. Comment penser à tout, et pourquoi ? J'aimerais voir cette aventure comme un simple tour à vélo. Je veux m'y engager avec légèreté, mais sans inconscience. Or, dans l'incertitude du départ et la fragilité de ma solitude naissante, toutes ces attentions m'agacent. Car, je le confesse, je n'aurais guère moins confiance en m'attaquant au pôle Nord à la nage. Si je continue à les écouter, ils finiront par me faire croire que je ne suis décidément pas sain d'esprit.

Les longues ailes de l'aigle de fer s'incurvent légèrement tandis que nous engageons un virage vers le sud. « Sur la gauche de l'appareil, mesdames et messieurs, vous pouvez apercevoir le désert du Badain Jaran. » Un entrelacs de sable et d'eau ayant donné naissance aux plus hautes dunes du monde.

À quoi peut bien ressembler « YBL » ? En l'air, ce n'est qu'un signal radioélectrique qui nous indique le point de virage, une aiguille sur une rose des vents dont la pointe vient de basculer. Au sol, serait-ce un pittoresque village de Mongolie intérieure, une mine de charbon ou simplement une antenne perdue au bord d'une route ? Toute mon entreprise se résume à ces questions.

Nos glorieux aînés regardaient le sol pour naviguer. Cette ville à droite, la lagune un peu plus loin sur la gauche, puis cette colline juste avant l'aérodrome. Jamais très loin du sol et des hommes. Le pilote d'aujourd'hui a pris de la hauteur. Notre relief à nous porte des noms comme « OMBON », « SARIN » ou « DOPAM », toujours cinq lettres sur un écran LCD et douze millions de combinaisons possibles pour décrire notre monde numérique.

Le ciel est maintenant complètement voilé, nous avons perdu la vue du sol. La Chine du Sud restera un mystère vue d'en haut. Peut-être vaut-il mieux se contenter de la poésie des lumières du soir ? Sous les cumulus, allez savoir si le chemin sera aussi beau. . .

À 18 heures, nous posons les roues sur la piste 02L de l'aéroport de Guangzhou Bayun. Dans deux jours, j'y accompagnerai l'équipage après son repos en escale pour prendre la route. D'ici là, je dois m'acheter un vélo.

*

Dès le premier soir, en guise d'introduction à la Chine, nous dînons au *Xinjiang Restaurant* avec une joyeuse bande d'expatriés, amis de Caroline, notre copilote. À la table d'à côté, un vieillard imbibé de *bai jiu*¹ dégueule sur le parquet. « Welcome to China », s'exclament en chœur nos compatriotes qui me mettent

1. *Bai jiu* : alcool de riz avoisinant les 55°.

en garde contre cet alcool si prisé, dont l'odeur flirte de trop près avec celle du vomi. De retour au *China Hôtel*, je me glisse dans des draps soyeux, assommé de cette fatigue si propre au long-courrier.

Dimanche 10 janvier, Wang Cheung Sin, un cousin chinois par alliance, m'aide à trouver une bicyclette. Forcément, il n'en manque pas dans les rues de Canton. Un VTT fera l'affaire à condition d'y adapter les pièces emmenées depuis Paris. Nous bricolons toute la journée pour fixer des porte-bagages à l'avant, changer les pneus, le cintre et la selle. Wang Cheung et son cousin interprète montrent quelques signes de lassitude, mais ne l'expriment pas ouvertement. Nous ajoutons un rétroviseur, mon vieux compteur de vitesse, une béquille. J'achète un cadenas, des plaquettes, des câbles de rechange et me voilà prêt pour les premiers essais en charge.

Le soir, nous partageons un nouveau moment de convivialité avec ces Français de l'étranger qui cherchent ici une vie meilleure. Parmi eux, Robert d'Orléans fait figure de marginal. Petit-fils du comte de Paris, électron libre dans sa famille d'aristocrates, fraîchement débarqué à Canton avec un aller simple, sans savoir ce qui l'attend. Voilà bien un aventurier attachant, toujours souriant, mais il semble un peu perdu malgré sa sérénité apparente. Robert nous parle de sa famille, des réunions guindées à l'occasion des mariages où il a côtoyé le roi d'Espagne, de ses oncles pour la plupart dans la finance. Attaché à son éducation qu'on

n'imagine pas franchement soixante-huitarde, il semble néanmoins être un des seuls de la lignée à pouvoir fumer le cigare sous la table lors des fêtes familiales. Sa mère est roturière, ce qui fait de lui un pestiféré car un amour bourgeois ne saurait recevoir l'assentiment du prince. Le grand-père lui a donc retiré son titre. Les margaritas s'entrechoquent, et, entre deux toasts, je nous imagine avec amusement à une époque où je n'aurais eu droit qu'à lui laver son verre.

La fin de nuit est moins glorieuse. Pluie, ciel bas, j'ai peu dormi et sors de mon engourdissement à la lisière de l'angoisse. Toutes ces questions ridicules sur des choses aussi basiques finissent par m'inquiéter. En effet comment ferai-je pour retirer de l'argent lorsque je serai à court d'espèces ? La carte bleue ne fonctionne pas partout. Quant au poids du vélo... Je refais des essais dans la matinée du 11 janvier, mais je peine à avancer. Où vais-je dormir ce soir ? Et comment trouver un hôtel, ne parlant pas un mot de chinois ? Un ami de ma famille l'a pratiqué pendant de longues années. Au bout de sept ans, il était satisfait lorsqu'un taxi comprenait où il voulait aller. N'étant pas très doué pour les langues, il m'aurait fallu attendre la retraite pour entreprendre ce voyage.

Toute la journée se déroule la boule au ventre. Carole Lobato, chef de l'escale Air France de Canton, m'a organisé un déjeuner à l'aéroport avec plusieurs personnalités travaillant dans l'aéronautique. Le moindre arpent de terre entourant les pistes est cultivé. Dans un

petit restaurant populaire où l'on mange les légumes du jardin, je rencontre Jason Miao, contrôleur d'approche, et surtout Janet Tan qui travaille pour une société d'assistance aéroportuaire sous la tutelle de l'État, comme tous les participants au déjeuner. Ils écoutent patiemment mon discours de présentation que j'ai soigneusement préparé pour les convaincre de l'intérêt de ce projet. Une de mes ambitions est en effet de rencontrer des contrôleurs aériens tout au long de ma route et de visiter leurs installations.

Au-delà de leurs fonctions de contrôle et de gestion des flux de trafic, les contrôleurs symbolisent le lien entre le ciel et la terre. La voix du contrôleur est une onde reliant le pilote au sol, sa seule attache avec le monde des hommes. De Canton à Paris, ils se passent le relais et déroulent ainsi le fil d'Ariane qui nous accompagne, de tour en tour, de l'Orient vers l'Occident. Aller à leur rencontre est une manière de donner corps à ces voix impersonnelles tant de fois entendues sur la fréquence.

Le regard de Janet exprime autant d'inquiétude que d'admiration. Jason me prévient : jusqu'à Lanzhou ce sera peut-être romantique, ensuite, ce sera dur. Voilà un premier avertissement, avec, en cadeau de bienvenue, un stylo clé USB siglé « Bayun International Airport ». En haut de la tour de contrôle surplombant l'aéroport, j'admire le ballet incessant des avions en discutant avec un contrôleur passionné de vélo.

Il en fait au Tibet et m'encourage à m'y rendre. Il paraît que c'est magnifique. Mais encore faudra-t-il y arriver, et, pour l'heure, je ne songe ni au plateau tibétain, ni à Paris qui me semble totalement inaccessible, ni même à Chengdu ou Guilin. Une nuit me tend les bras. Je vais la vivre sur les routes. Un début en forme de défi censé conditionner la suite. Si je passe cette première épreuve, tout le reste sera possible.

Dans la navette nous emmenant à l'aéroport depuis le centre-ville, les regards de mes collègues semblent indiquer que je suis bel et bien fêlé. Et je confesse que je n'en mène pas large.

Après quatorze années de long-courrier, j'ai passé tant de nuits en l'air. Je connais bien cette sensation du corps criant au sommeil, l'ennui d'avoir pour seul compagnon les étoiles glacées ou un collègue dont la présence distante rend le vide encore plus profond, le coup de barre intolérable quand le soleil envahit le cockpit et qu'on n'a pas dormi. À l'heure de vérité, les symboles ont leur importance. Ils donneront le supplément d'âme nécessaire à l'entreprise. J'ai donc choisi d'accompagner l'équipage en pédalant, pendant toute la durée de son vol retour vers la France. Le décollage est à 23 h 30, je démarrerai donc dans le noir.

À l'aéroport, les adieux sont chaleureux notamment avec Gilles, l'ami commandant de bord. Les deux Carole me rassurent : la chef de cabine, dont je sens l'enthousiasme et qui partage visiblement mon rêve, et la chef d'escale que je salue en dernier. « C'est un

honneur de pouvoir participer », me dit-elle alors que je monte en selle.

*

Si j'avais eu un jour l'étrange idée de vouloir couper un séquoia avec un canif, j'aurais probablement eu le même sentiment que ce soir-là : une forme d'accablement face au défi à venir. Il me semblait même que l'intense désir du voyage se dissolvait dans l'angoisse du départ. Ce pari était peut-être trop gros pour moi.

Je m'élançais pourtant en descendant la rampe d'accès à l'aérogare. Virage à droite, vers le nord. Je dépasse la tour de contrôle et file sous l'éclairage orange des lampes à fluor. Le vrombissement des réacteurs m'accompagne, dernière musique familière avant l'inconnu. C'est parti pour huit mois de voyage, presque le temps d'une grossesse. De quel bébé vais-je donc accoucher ? J'ai tellement misé sur ce voyage que je crains la prématurité, voire la fausse couche. À moins que ce ne soit moi qui naisse une seconde fois...

Les premiers coups de pédales me rassurent. Le vélo fonctionne bien et, surtout, je croise quelques cyclistes chinois. Aucun ne porte de casque, ni ne dispose d'éclairage. Je suis en phase avec eux. La route reste illuminée bien au-delà de la zone aéroportuaire, puis vient le moment où je pédale dans la nuit noire. Paradoxalement, je me sens alors en sécurité. Après avoir si longtemps peuplé mes rêves tout en nourrissant

parfois des cauchemars, cette nuit est devenue une calme réalité.

Quelques camions me dépassent d'abord, un couple de jeunes joue au billard entre deux hangars apparemment désaffectés. Je m'enfonce dans le silence. Le présent ne me fait pas peur, mais le futur m'angoisse. Les amis d'expérience m'ont mis en garde : trois à quatre semaines seront nécessaires pour rentrer dans le voyage et s'y sentir bien. Pour l'heure, j'essaie d'oublier le dernier regard de mes enfants. Pour que le rêve devienne une réalité joyeuse, il me faudra gérer cette puissante tension entre l'homme audacieux épris d'aventure et le mari aimant, le père responsable. Inconsciemment, j'avais tout fait jusque-là pour occulter l'importance de cet enjeu.

Les premiers éléments qui me frappent sont architecturaux : cabanes de gardiens, devantures d'échoppes, hangars, tout est resté allumé, mais l'homme a disparu. Les ampoules éclairent le vide. Ce sera mon premier sujet photo. Il me faut cependant ruser avec les chiens, ces délateurs qui ne dorment que pour mieux réveiller leur maître.

– 2 heures du matin : je m'arrête à un carrefour pour tourner une séquence vidéo. La Chine est, paraît-il, bruyante ; je veux enregistrer son silence. J'essaie d'imaginer la vie qui se développera ici dès le lever du jour.

– 3 heures : je prends un Coca dans une station-service où les presque adolescentes qui tiennent la caisse

semblent embrumées dans une sorte de léthargie éveillée. Seul mon iPhone, cet objet de luxe technologique, symbole des marques occidentales si vénérées par les Chinois, leur excite vaguement la pupille.

– 4 heures : bien avant le lever du jour, une trentaine d'ouvriers en bleu de travail longent la route pour s'engouffrer dans leur usine et produire, sans doute, je ne sais quel gadget à destination de l'Occident.

– 5 heures : je m'arrête près d'un brasier où trois jeunes hommes se réchauffent les mains. Il fait environ 7 °C. Un peu en retrait de la route, deux pelleteuses creusent un vaste trou pour un nouveau miracle architectural. Ma présence ne semble pas les surprendre outre mesure. Dans ces plaines surpeuplées du sud de la Chine, des hommes veillent, travaillent et se déplacent à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit.

– 5 heures 30 : je traverse une zone où l'on cultive les mandarines. C'est la saison des récoltes. Les agrumes sont étalés dans des entrepôts ouverts aux quatre vents sous la lumière blafarde du tungstène. Des chaises et des tables se trouvent dans l'exacte position où le dernier repas du soir fut consommé la veille. Le hublot d'une machine à laver est resté ouvert. Les chaussettes, les pantalons des travailleurs, les soutiens-gorge des femmes, les culottes des enfants sèchent le long de lignes transperçant des auvents en bordure de chaussée. On vit manifestement dehors. L'absence d'hommes dans un environnement où tout signale leur présence et leurs activités récentes invite à une forme de crainte mêlée

de curiosité : n'y aurait-il pas eu un cataclysme soudain pour vider ainsi la vallée de toute vie ?

Cette atmosphère fantomatique m'inspire. Je m'arrête sans cesse pour prendre des photos et je n'avance plus. Insidieusement, je deviens de plus en plus entreprenant, comme si cette catastrophe s'était réellement produite. Je pénètre dans un entrepôt dont le sol est presque entièrement jonché de mandarines. Voilà un bien joli sujet. L'idée me vient de remplir ma besace avec ces fruits gorgés d'énergie, mais, au moment d'ouvrir ma sacoche, un cri me fait sursauter. Un homme dormait sur un banc, enfoui sous une bâche. Inutile de parler cantonnais pour comprendre le sens de ses invectives. Ai-je donc tant besoin d'adrénaline que, en plus de la nuit, il me faille jouer au voleur ?

Sur un pont, un train fend l'aube naissante, traînant son vacarme assourdissant d'un bout à l'autre de l'horizon, prémices d'une nouvelle journée de labeur. Une mobylette me dépasse en pétaradant, son ronflement s'enfuit devant moi. Le vent se lève, imprimant son tempo à la cime des eucalyptus. Une immense tente de tissu rayé bleu et rouge, puissamment éclairée de l'intérieur et dont les portes volent sous la brise sert de décor à ma meilleure photo.

– 7 heures 30 : je pensais qu'à 6 heures du matin toute la Chine était debout, mais je trouve les volets clos lorsque j'arrive à Feilaxia après avoir englouti mes soixante-dix-sept premiers kilomètres. Une bien maigre moisson nocturne, mais une première victoire sur la peur.

Grâce à l'entremise de deux bonnes âmes, je me glisse sous la couette dans une chambre d'hôtel glaciale. Les bâtiments ne sont pas chauffés malgré une température inférieure à 10 °C. Le bonnet sur la tête, je sombre dans le sommeil à l'heure où, dans l'avion, le troisième et dernier tour de repos des pilotes commence.

François Suchel
**Sous les ailes
de l'hippocampe**

Pilote de ligne.

Neuf millions de kilomètres, onze mille heures de vol, quinze mois de ma vie passés dans le ciel pour aboutir à ce constat : j'ai parcouru le monde sans le voir.

De New York à Pékin, de Mumbai à São Paulo, de plus en plus de grandes métropoles ont pris, ces dernières années, le même visage. Et l'espace qui les sépare est resté trop longtemps un mystère, pour continuer à vivre dans l'illusion du voyage.

J'ai donc pris l'avion le 8 janvier 2010 pour Canton (Chine), j'y ai acheté un vélo et je suis rentré avec, en suivant au plus près la ligne aérienne du vol AF105 (Canton Bayun – Paris CDG).

À l'encontre d'un monde que l'on voudrait sans transition et dont l'avion est devenu le symbole éclatant, j'ai voulu prendre le temps de la réconciliation.

Émerveillé par les steppes kazakhes et la bienveillance de leurs habitants, accablé dans le désert de Gobi, arrêté par la police aux confins du Xinjiang, par-delà le plateau tibétain, les routes de la Soie et l'Oural, c'est surtout une géographie de l'intime que j'ai découverte sous les ailes de l'hippocampe*. Un chemin vers la liberté d'être soi-même.

* L'hippocampe ailé est peint sur les moteurs des avions d'Air France depuis sa création en 1933.



19,50 € TTC

www.editionsghuerin.com