

NICOLAS SIMON

Voyager Tranquille

Voiture · train · avion



Le module

crise-de-panique.com

Pourquoi ce module existe



Si je devais classer les territoires que la panique confisque, les transports seraient sur le podium, et probablement tout en haut. Le métro qu'on ne prend plus. L'autoroute qu'on contourne par les nationales. Le train qu'on laisse partir. L'avion, surtout, celui qu'on abandonne sans jamais le dire, avec toujours la même excuse : "de toute façon, on est très bien en France pour les vacances".

Je suis passé par toutes ces cases. J'ai calculé des itinéraires entiers à pied pour éviter huit minutes de métro. J'ai connu la boule au ventre trois semaines avant un vol, et la honte de chercher des excuses pour ne pas partir. Et j'ai tout repris, morceau par morceau, la ligne 13, l'autoroute, les longs trajets, l'avion. Ce module rassemble tout ce qui m'a servi, appliqué transport par transport, avec un objectif honnête, non pas vous promettre des trajets sans la moindre crise, mais vous rendre capable de faire tous vos trajets, avec ou sans crise. La liberté de mouvement, c'est ça, aller où on veut, pas se sentir parfaitement bien à chaque kilomètre.

Ce que tous les transports ont en commun



Commençons par percer le mystère, parce qu'il n'y en a qu'un seul, décliné en versions.

Vous n'avez pas peur du métro, du train, de la voiture ou de l'avion. La preuve, ils ne vous faisaient rien avant vos crises. Ce que tous ces lieux ont en commun, c'est une caractéristique précise. On ne peut pas en sortir immédiatement, à volonté. Portes fermées, tunnel, pleine voie, altitude, file de voitures. Et rappelez-vous ce qu'est une crise de panique, le déclenchement de la réaction de fuite. Tout votre corps se prépare à courir. Dans un lieu sans sortie, cette préparation rencontre un mur, car fuir est impossible. C'est cette collision, l'envie de fuir face à l'impossibilité de fuir, qui transforme les transports en cocotte-minute.

Votre alarme fait donc une confusion, une seule, et tout ce module tient dessus. Elle confond "je ne peux pas sortir" avec "je suis en danger". Ce sont deux choses totalement différentes. Une salle d'attente fermée à clé resterait une salle d'attente, ennuyeuse, pas dangereuse. Un wagon arrêté en tunnel est un wagon, en retard, pas en péril.

Et voici la vérité qui désamorce tout, à relire avant chaque trajet. La sortie que vous cherchez ne sert à rien, parce qu'il n'y a rien à fuir. Une crise dans un transport est une crise comme les autres, une vague d'adrénaline qui monte, culmine et redescend toute

seule, en quelques minutes le plus souvent, que vous soyez à dix mille mètres ou dans votre salon. Elle ne devient pas plus dangereuse parce que les portes sont fermées. Elle est seulement plus inconfortable à traverser, parce que l'option fuite est indisponible. Mais cette option, rappelez-vous, vous ne l'utilisiez que pour soulager la peur, jamais pour échapper à un danger. Il n'y a pas de danger.

Mieux encore, l'impossibilité de fuir est paradoxalement votre meilleure alliée. Chaque crise traversée dans un lieu sans sortie est une démonstration en or massif pour votre cerveau. Je n'ai pas pu fuir, et il ne s'est rien passé. Aucun argument rationnel ne vaut cette preuve vécue. Les transports sont l'endroit où l'on désapprend la peur le plus vite, précisément parce qu'on ne peut pas tricher.

Deux mécanismes s'ajoutent, que vous connaissez du guide. L'anticipation, d'abord. La crise des transports commence rarement dans le wagon, elle commence des jours avant, en regardant les billets. Un trajet redouté pendant trois semaines se prend avec un système déjà sur-chauffé, car l'anticipation est une répétition générale de la peur. On la traite comme au chapitre 11 du guide : repérer, répondre "on verra bien", et surtout ne rien annuler. Ensuite, l'éloignement du sanctuaire. Plus le trajet vous emmène loin de chez vous, de votre médecin, de vos repères, plus le vieux réflexe murmure "et s'il m'arrivait quelque chose là-bas". Vous savez maintenant lui répondre : il ne peut rien vous arriver là-bas de différent d'ici, une crise est une crise sous toutes les latitudes, et vos outils tiennent dans votre poche.

Le paradoxe des vacances

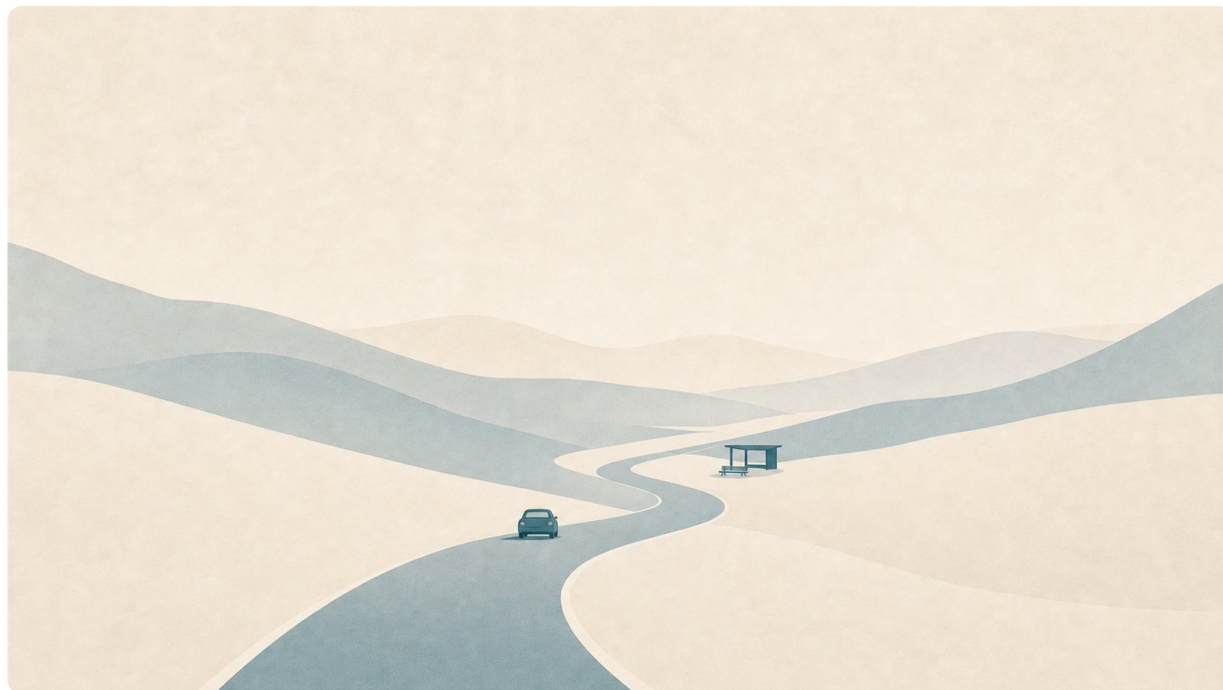


Un mot sur les vacances elles-mêmes, parce que ce module servira souvent l'été, et qu'il y a une injustice à désamorcer.

Beaucoup de gens font leur première crise, ou une rechute marquante, en vacances. Sur le moment, c'est incompréhensible. Enfin détendu, enfin loin du travail, et voilà que ça tombe, au bord de la piscine ou sur l'autoroute du départ. Vous connaissez pourtant l'explication depuis le chapitre 3 du guide. Le tonneau ne déborde presque jamais au cœur de la tempête, il déborde quand on baisse la garde. Les vacances sont précisément le moment où des mois de pression relâchent d'un coup. Ajoutez la fatigue du départ, les nuits courtes de préparation, un trajet redouté, parfois plus de café et d'alcool que d'habitude, et le terrain est tout trouvé.

Alors si une crise vous cueille en vacances, ne concluez surtout pas "même en vacances je suis malade, c'est donc grave". Concluez juste : le tonneau se vide, c'était prévu, ça passe. Une crise au bord de la piscine se traverse exactement comme une crise dans votre cuisine, et elle gâche exactement le temps qu'on lui donne, une demi-heure si on la laisse passer, une semaine si on passe la semaine à guetter la suivante. Vos vacances valent mieux que ça, et la suite du module vous équipe pour qu'elles le restent.

La voiture



La voiture mérite d'ouvrir le bal, parce que c'est le transport du quotidien, et celui où la peur raconte le plus gros mensonge.

Le fait central : une crise ne fait pas perdre le contrôle du véhicule

La peur au volant repose presque toujours sur ce scénario : une crise monte, je perds le contrôle, je provoque un accident. Posons donc le fait, calmement. Une crise de panique ne fait pas perdre le contrôle d'une voiture. Pendant une crise, vous restez capable de tenir un volant, de freiner, de mettre un clignotant, de vous rabattre. Souvenez-vous de ce qu'est physiologiquement une crise, un état de suractivation, des sens en alerte, des muscles alimentés. C'est l'opposé d'un évanouissement ou d'une absence. Des millions de crises ont lieu au volant, et ce qui serait dangereux, ce n'est pas la crise, c'est la réaction panique, celle qui ferait piler au milieu de la route ou accélérer n'importe comment pour sortir au plus vite de la situation. Autrement dit, le danger ne vient pas de la crise, il viendrait de la fuite. Et la fuite, vous savez ne plus la choisir.

Conducteur : le protocole

Si une crise monte au volant, voici la conduite, au double sens du mot. Mains posées sur le volant, sans le broyer. Desserrez les doigts, l'auto tient la route sans que vous l'étrangliez. Vitesse stable, on continue. Nommez ce qui se passe : c'est de l'adrénaline, je sais conduire avec un cœur qui bat, la preuve, je suis en train de le faire. Puis restez dans la tâche, la route, les distances, votre voie. La conduite est une activité d'ancrage exceptionnelle, elle occupe les yeux, les mains et l'attention, exactement ce qu'il faut pendant que la crise redescend.

Si le besoin d'une pause est réel, prenez-la en conducteur, jamais en fuyard : prochaine aire, prochaine sortie, arrêt propre, deux minutes dehors, de l'eau, et on repart. Repartir est la partie la plus importante de la pause, c'est elle qui enseigne à votre cerveau que la voiture n'est pas un piège. Une pause sans reprise devient une fuite, et une fuite grave le trajet dans la liste noire.

Cas particuliers, parce qu'ils reviennent toujours. L'autoroute, d'abord, c'est le "lieu sans sortie" version bitume, vingt kilomètres sans échappatoire. Relisez la section 1, pas de sortie ne veut pas dire danger, et une crise dure quelques minutes, soit une poignée de kilomètres à 110. Les tunnels et les ponts, mêmes mécaniques, plus courtes encore ; on ne s'arrête pas dedans, on les traverse, ils durent moins qu'une crise. Les embouteillages, enfin, avec l'immobilité coincée en déclencheur classique ; c'est une file d'attente motorisée, rien de plus, et elle repart toujours.

Passager : l'autre peur

Être passager angoisse certains encore plus que conduire, puisqu'on ajoute la perte de contrôle à l'enfermement. Deux choses aident. D'abord, nommer le vrai sujet : vous n'avez pas peur de la conduite de l'autre, vous avez peur d'une crise sans pouvoir "faire quelque chose". Or vous savez maintenant qu'il n'y a rien à faire d'une crise, nulle part. Le siège passager est même l'endroit idéal pour pratiquer le se-laisser-porter, au sens propre. Ensuite, résistez au réflexe de piloter depuis le siège de droite, freiner du pied fantôme, surveiller la route pour deux. C'est un comportement de sécurité, il entretient l'alerte. Regardez plutôt dehors, loin. Le paysage qui défile est un des meilleurs calmants gratuits du monde.

Le métro, le bus, le train du quotidien



Le transport en commun du quotidien cumule trois ingrédients : l'enfermement, la foule et l'imprévu des arrêts. C'est le triangle parfait de l'alarme, et c'est pour ça que le métro est si souvent le premier territoire perdu. Bonne nouvelle, c'est aussi le meilleur terrain d'entraînement qui soit, parce que les trajets y sont courts, fréquents, et découpables en barreaux.

L'arrêt entre deux stations, d'abord, parce que c'est LE scénario redouté. La rame s'immobilise, l'annonce tombe, "durée indéterminée", et le mot frappe la poitrine. Posons les faits. Un métro arrêté en tunnel est un métro en retard, pas un métro en danger. L'air n'y manque pas, les rames sont ventilées et le tunnel n'est pas un bocal scellé. La durée "indéterminée" se compte en minutes dans l'écrasante majorité des cas. Et votre crise, si crise il y a, sera passée avant que la rame reparte ou juste après. Les deux événements se ressemblent, quelques minutes d'inconfort, puis ça repart. Pendant l'arrêt, SOS, comme au chapitre 22 du guide. On ne scanne pas le wagon, on relâche, on nomme, et on retourne à ce qu'on regardait. Les autres passagers soupirent d'agacement, et c'est exactement le bon modèle, l'agacement est la réponse proportionnée à un retard.

La foule, ensuite. Debout, serré, sans siège, voilà ce que le corps anxieux déteste, parce qu'il ne peut ni fuir ni s'asseoir "en cas de malaise". Vous connaissez la réponse depuis le chapitre sur la peur de s'évanouir. La panique maintient la tension, on ne tombe pas, et les jambes en coton sont des jambes suralimentées. Tenez-vous normalement, sans vous agripper à la barre comme à une bouée, et laissez le corps faire son travail de passager debout, qu'il connaît parfaitement.

Un mot enfin sur les comportements de sécurité spécifiques au rail, parce qu'ils sont surnois : monter uniquement dans le premier wagon "près du conducteur", rester collé aux portes, ne prendre que les rames vides, descendre systématiquement à mi-trajet "pour respirer". Chacun soulage, chacun grave le message "ce lieu est dangereux". On les allège comme les autres, un cran à la fois, un wagon du milieu, un trajet complet, une heure un peu plus pleine. Et le trajet complet sans descente préventive, même inconfortable, vaut dix trajets fractionnés.

Le bus de ville : le transport le plus injustement évité

Si vous vivez hors des grandes villes, votre transport en commun du quotidien n'est pas le métro, c'est le bus. Et le bus mérite qu'on s'y arrête, parce que c'est probablement le transport le plus injustement évité de tous.

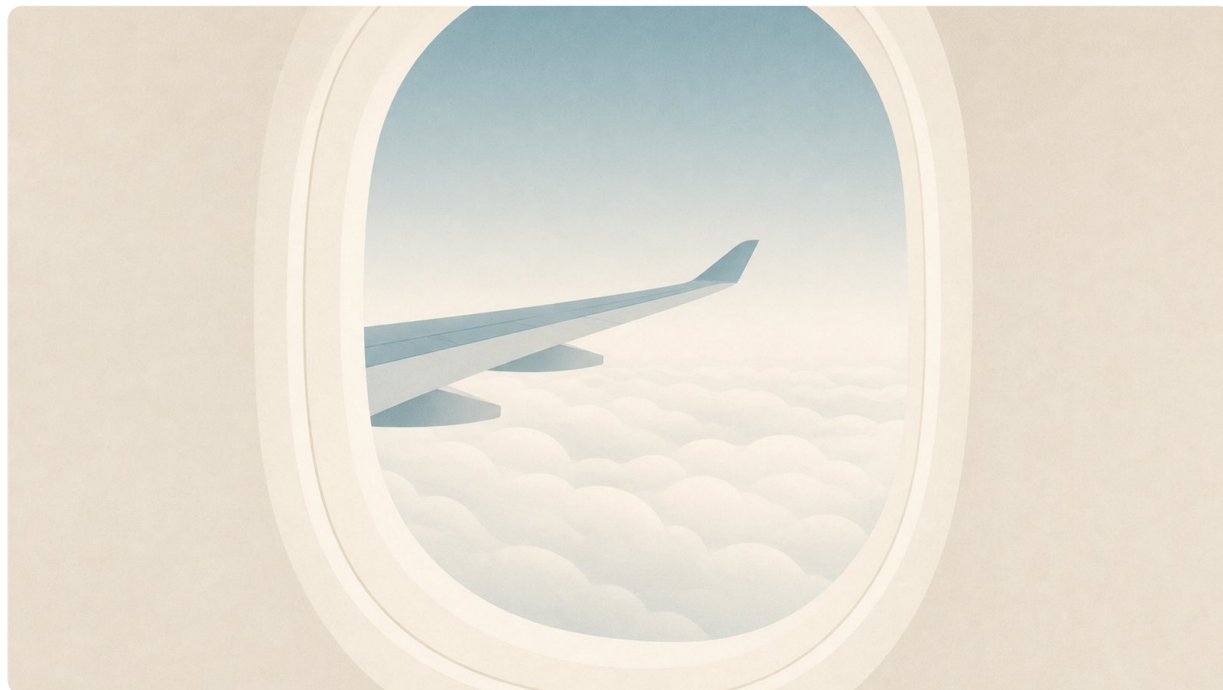
Regardez-le objectivement. Un bus de ville s'arrête toutes les deux ou trois minutes, ses portes s'ouvrent sans cesse, et il roule à l'air libre, en pleine rue. Sur l'échelle du "lieu sans sortie", c'est le champion de la sortie, aucun transport n'en offre autant, aussi souvent. Si votre alarme le classe quand même comme dangereux, c'est qu'elle s'accroche à autre chose : la foule serrée aux heures pleines, la chaleur de l'été, l'immobilité dans les bouchons, et très souvent une couche sociale, la peur de sonner et de descendre "trop tôt" sous le regard des autres, ou de devoir demander au chauffeur d'ouvrir. Autrement dit, dans le bus, ce n'est presque jamais l'enfermement qui parle, c'est le regard des autres. Et vous savez depuis le guide ce qu'il vaut. Personne ne voit rien, et personne ne pense rien d'un passager qui descend un arrêt plus tôt. Les gens descendent aux mauvais arrêts tous les jours, pour mille raisons banales.

Le protocole ne change pas : on reste, on relâche, on nomme, et on laisse la crise faire sa courbe entre deux arrêts. Avec cette conversion utile pour votre échelle, un trajet de bus est une série de mini-tronçons de deux minutes, redécoupables à volonté. Trois arrêts, puis cinq, puis la ligne entière. C'est le terrain d'entraînement le plus progressif qui existe, et le plus disponible, il passe au bout de votre rue.

L'autocar longue distance

Reste le car des longs trajets, les lignes intervilles et les cars de tourisme. Lui joue dans la catégorie du train et de l'avion : l'autoroute, des arrêts rares et programmés, des heures de route. Appliquez-lui la logique de la section avion qui arrive. Ce n'est pas l'enfermement qui pèse, c'est la durée, et la durée se gère morceau par morceau, jamais d'un bloc. Les pauses sont prévues au trajet, les toilettes sont souvent à bord, l'audio SOS Voyage est écrit pour lui aussi, et aucune crise ne dure un trajet de car, elle sera finie avant la prochaine aire. Un détail, enfin, qui aide certains. Choisissez une place d'où l'on voit la route devant, le mouvement anticipé apaise le corps, c'est le même principe que fixer l'horizon en bateau.

L'avion : le grand dossier



J'ai gardé l'avion pour la fin des transports, parce que c'est le plus redouté, le plus renoncé, et celui où la connaissance apaise le plus. Commençons par un tri indispensable.

Deux peurs très différentes se partagent l'avion

Il y a la peur que l'avion tombe, la peur du crash, celle des images mentales de catastrophe. Et il y a la nôtre, la peur de faire une crise là-haut, enfermé, sans pouvoir descendre, pendant des heures. Beaucoup de gens mélangent les deux, et le mélange entretient tout. Faites le tri chez vous, honnêtement. La plupart des lecteurs de ce module découvrent que leur vraie peur est la seconde. Faites le test. Si on vous garantissait zéro crise pendant le vol, monteriez-vous ? Si oui, votre sujet n'est pas l'aviation, c'est la crise, et vous avez déjà tous les outils.

Pour la première peur, je serai bref et factuel. L'avion de ligne est, statistiquement, le moyen de transport le plus sûr qui existe, très loin devant la voiture que vous prenez sans y penser. Toute l'industrie aérienne est bâtie sur la redondance : les systèmes importants existent en double ou en triple, les pilotes s'entraînent toute leur carrière à gérer des pannes qu'ils ne rencontreront jamais, et chaque avion est inspecté avec une minutie qui

n'a aucun équivalent dans votre vie quotidienne. Vous n'avez pas à devenir passionné d'aéronautique. Retenez juste que votre alarme intérieure n'a aucune compétence en la matière, et que les professionnels qui en ont fait ce trajet plusieurs fois par jour, tranquillement.

Ce qui est normal en vol (le guide des bruits et des sensations)

La connaissance apaise, alors voici ce qu'un vol normal contient de "bizarre", pour que rien ne surprenne votre vigile.

Les bruits : les moteurs changent de régime plusieurs fois, fort au décollage, plus doux en croisière, variable en descente, c'est le pilotage normal, comme une voiture qui change de vitesse. Le "clonc" sous vos pieds après le décollage, c'est le train d'atterrissage qui rentre ; le même en approche, c'est lui qui ressort. Les volets des ailes grondent en sortant avant l'atterrissage. Les carillons en cabine sont des appels internes, pas des alarmes.

Les sensations : la poussée au décollage qui vous plaque au siège, puis parfois une impression de "descendre" quelques secondes après, c'est l'avion qui réduit normalement sa poussée après la montée initiale, pas une chute. Les oreilles qui se bouchent à la montée et à la descente, c'est la pression qui s'équilibre, on avale, on bâille, ça passe. Le ventre léger dans les petites descentes, le même que dans un ascenseur rapide, inconfortable, banal.

Et les turbulences, le grand sujet. Ce sont des remous d'air, l'équivalent des pavés pour une voiture ou de la houle pour un bateau. C'est inconfortable, parfois franchement désagréable, et ce n'est pas dangereux pour l'avion, qui est conçu pour encaisser incomparablement plus que ce que vous rencontrerez jamais. Un repère vaut tous les discours. Regardez le personnel de bord. Tant qu'ils continuent de servir des plateaux avec cet air de faire leur journée, c'est que c'est une journée normale. La consigne d'attacher sa ceinture pendant les turbulences est une précaution de confort, celle qu'on donne aussi dans un car sur une route de montagne.

Le piège spécifique de l'avion : la durée

Ce qui distingue vraiment l'avion du métro, ce n'est pas l'altitude, c'est la durée. On ne descend pas avant des heures, et l'alarme anxieuse en fait son grand argument. "Et si la crise durait tout le vol ?" Répondez-lui avec ce que vous savez : aucune crise ne dure un vol. L'adrénaline se dissipe en minutes, toujours, partout, à toutes les altitudes. Ce qui

peut durer, c'est l'anxiété de fond, l'inconfort de la vigilance, et ça, ça se gère. On n'exige pas de se sentir bien pendant tout le vol, on s'installe dans un trajet moyennement confortable, comme tout le monde dans un long courrier. Personne n'est "bien" pendant dix heures d'avion. Vous avez juste une raison de plus de trouver le temps long, et un lecteur, un film et l'audio SOS Voyage pour le raccourcir.

En pratique, du billet à l'atterrissage

À la réservation, choisissez ce qui vous facilite la vie sans en faire une superstition. Le couloir si vous aimez pouvoir vous lever, un vol de jour si la nuit vous pèse. Ce sont des préférences de confort, pas des conditions de survie. Si vous n'obtenez pas la place voulue, le vol se passera bien quand même, et le savoir fait partie de l'entraînement.

Les jours d'avant, traitez l'anticipation comme le guide vous l'a appris, et soignez le terrain, parce qu'on n'embarque pas épuisé si on peut l'éviter : sommeil correct les nuits d'avant, valise finie la veille au soir, marge horaire large le jour J. La course au portique d'embarquement est le pire échauffement du monde pour un système nerveux sensible.

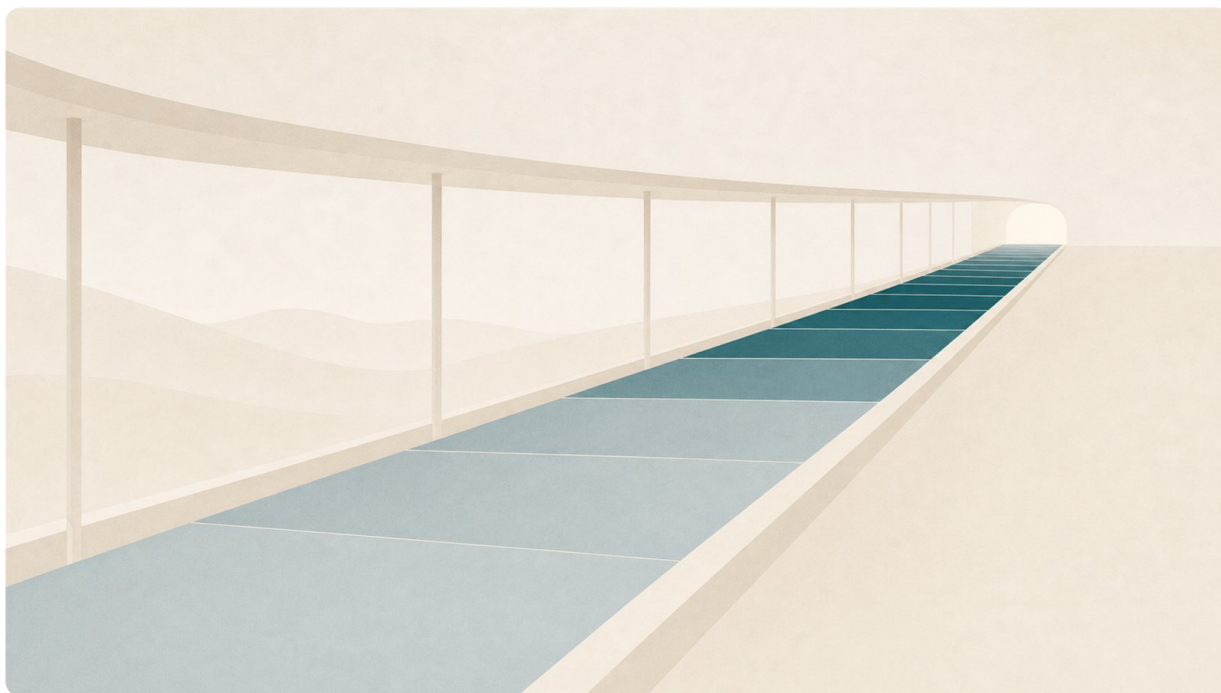
Le jour du vol, caféine légère ou nulle. Et méfiez-vous du réflexe du "petit verre pour se détendre", l'alcool donne trente minutes de flou et rend des heures de sensations amplifiées, de déshydratation et de vigilance dégradée. Buvez de l'eau, tout simplement. Dans l'aérogare, marchez tranquillement plutôt que de vous asseoir des heures à ruminer, le corps qui bouge évacue.

À bord, installez-vous comme je vous le montre dans l'audio SOS Voyage, lancez-le au décollage si vous voulez de la compagnie, et donnez à vos mains et vos yeux quelque chose à faire. Si une crise monte en vol, SOS, exactement comme partout. Vous ne pouvez pas descendre, et vous n'avez pas besoin de descendre. Vous êtes assis dans le lieu le plus surveillé du monde, avec un équipage entraîné à s'occuper des passagers, en route vers l'endroit que vous avez choisi. Laissez-la monter et redescendre, elle sera finie avant le prochain passage du chariot.

Une question qui revient toujours : "dois-je prévenir le personnel de bord ?" Vous n'y êtes pas obligé, et une crise se traverse très bien sans témoin. Mais si le dire à voix haute vous soulage, faites-le simplement : "j'ai tendance à faire des crises d'angoisse en avion, tout va bien, je vous le dis au cas où". Les équipages entendent ça régulièrement, ils sont formés, bienveillants, et ça ne déclenche aucune procédure, ça enlève juste le poids du secret. À vous de choisir ce qui vous allège, en sachant qu'aucune des deux options n'est une béquille tant qu'elle reste un choix.

Et la question médicamenteuse, posons-la franchement parce que tout le monde se la pose : “est-ce que je prends un anxiolytique avant le vol ?” Ma seule réponse honnête, c’est une décision médicale, à prendre avec votre médecin, avant le voyage, jamais en improvisation le jour J, et jamais mélangée à l’alcool. Ce n’est ni un échec ni une obligation ; c’est un sujet de consultation, pas un conseil qu’un guide peut donner. Ce que je peux vous dire, c’est que des milliers de gens comme nous volent aujourd’hui sans rien, avec les outils que vous avez déjà, et que chaque vol fait sans béquille compte double au registre des preuves.

Reprendre les transports, barreau par barreau



Tout ce module s'assemble maintenant dans la logique du chapitre 25 du guide, l'échelle. On ne reprend pas les transports en réservant un Paris-Tokyo pour se prouver quelque chose. On remonte barreau par barreau, chacun répété jusqu'à l'ennui avant de passer au suivant.

Exemple d'échelle bus, à adapter, et c'est la plus accessible de toutes : attendre à l'arrêt et laisser passer un bus, juste pour se réhabituer au lieu. Deux arrêts, heure creuse, assis près de la porte. Cinq arrêts, un peu plus loin de la porte. La ligne entière. La même à une heure pleine, debout. Chaque barreau, deux ou trois fois au moins.

Exemple d'échelle métro, pour les urbains : entrer dans la station et regarder passer deux rames, sans monter. Un arrêt, heure creuse, wagon du milieu. Trois arrêts. Un tronçon avec le long tunnel. Un trajet complet. Le même à une heure pleine.

Exemple d'échelle voiture : le tour du quartier, seul. La nationale sur dix minutes. L'entrée d'autoroute jusqu'à la première sortie. Deux sorties. Le tunnel du coin. Un trajet d'une heure. Puis les passagers, si conduire accompagné vous pèse, ou l'inverse.

Exemple d'échelle rail et air : le TER d'une demi-heure. L'intercité de deux heures. Le TGV. Et l'avion en couronnement, un vol court, une heure, un aller-retour dans la journée s'il le faut, avant le moyen-courrier des vacances. Un vol d'une heure réussi désamorce à lui seul la moitié du dossier avion, car la preuve tient dans le carnet, pas dans la durée.

Les règles ne changent pas : on y va avec la crise s'il le faut, on ne fuit pas en cours de barreau, on célèbre chaque marche, on refait le barreau d'en dessous les jours de fatigue, et on note tout dans le journal des vagues. Les transports rendent le territoire plus vite qu'on ne croit. Ils sont impressionnants de loin et très répétitifs de près, et la répétition est exactement ce qui tue la peur.

Les questions qu'on me pose toujours

“Et si je fais une crise au volant avec mes enfants à bord ?” C’est la version la plus chargée de la peur du conducteur, alors reprenons les faits. Une crise ne fait pas perdre le contrôle du véhicule, et votre vigilance de parent joue pour vous, pas contre vous. Vous feriez ce que ferait tout conducteur gêné, vous rangeriez proprement à la prochaine occasion, deux minutes, et vous repartiriez. Vos enfants verraient leur parent faire une pause, c’est tout.

“Le covoiturage, les taxis, être conduit par un inconnu ?” Même mécanique que le siège passager, avec une couche sociale, la peur que “ça se voie” devant un étranger. Relisez le chapitre 7 du guide, ça ne se voit pas. Un chauffeur de taxi a transporté mille passagers silencieux qui regardaient par la fenêtre ; vous serez le mille et unième.

“Et si ça m’arrive à l’étranger, sans parler la langue ?” Une crise est une crise dans toutes les langues, et elle n’a besoin d’aucun interlocuteur pour redescendre. Vos outils sont dans votre poche et dans vos écouteurs, hors connexion. Et pour le fond de la peur, “être loin des secours”, vous n’aurez pas besoin de secours, pour la même raison qu’ici. C’est le sanctuaire qui parle, pas le danger.

“Faut-il que je m’entraîne avant les vacances, ou j’y vais direct ?” Si les vacances sont dans trois mois, montez l’échelle d’ici là, c’est le scénario idéal. Si elles sont dans huit jours, n’improvisez pas un stage intensif. Partez avec vos outils, l’audio SOS Voyage, et l’objectif honnête du voyage imparfait mais fait. L’entraînement continuera sur place, les vacances sont pleines de barreaux.

Le mot de la fin



La peur des transports raconte partout la même histoire : il n'y a pas de sortie, donc tu es en danger. Vous savez maintenant que c'est une confusion, la même dans le métro, sur l'autoroute et à dix mille mètres. Il n'y a jamais eu de danger, seulement des lieux qu'on ne quitte pas pendant quelques minutes ou quelques heures, et des vagues qui redescendent toutes seules, partout, toujours.

Le monde est grand, et il est à vous. Reprenez-le trajet par trajet, barreau par barreau, avec l'inconfort comme compagnon de route temporaire. Un jour, vous vous surprendrez à râler contre un retard de train, comme tout le monde, sans une pensée pour votre cœur. Ce jour-là, pensez à moi, c'est exactement là que je vous attends.

Bon voyage.

Nicolas
