

JE ROULE POUR VOUS

Martin LP Sauvageot

raconter la vie

Routiers limités

Pour un poids lourd, longueur, largeur et hauteur sont encadrées. Forcément, pour passer sous les ponts, tourner dans les agglomérations, il ne faut pas dépasser. Le poids de charge est limité pour ne pas épuiser les moteurs. Ça fait mauvais genre un 36 tonnes arrêté en pleine montée. Mais le poids autorisé est aussi fixé en fonction du nombre d'essieux et de leur distanciation. Question de sécurité et de protection du bitume. Il faut croire que le syndicat du bitume est plus efficace que celui des ouvriers...

La vitesse est limitée. Bien sûr, il y a les panneaux et les flashes pour calmer le chauffeur qui garde son libre arbitre. Mais progrès oblige, il y a aussi l'ordinateur de bord qui bipé à chaque fois que les 85 km/h sont dépassés. Un collègue pas très réactif, une ligne droite dégagée, une accélération : Biip..Biip...Biip... Une descente, la remorque chargée, l'œil sur le camion qui précède plus que sur le tableau de bord : le même refrain... Il y a des limites au libre arbitre.

Les chevaux aussi sont rationnés. Aux Mines, on agrée exceptionnellement des écuries motorisées de 700 bourrins, en général – et c'est notre cas – ça tourne autour des 420 bestiaux. C'est déjà pas mal. C'est que ça picole ces gros moulins. Du 28 litres au cent. Les mille litres de gasoil ne font guère plus de la semaine.

En route, on voit...

Depuis la cabine d'un routier, on domine le paysage et la circulation. En route, on voit des trains passer, des péages express, des musées (du cuir, du pruneau, de la poupée, de la porcelaine, de l'automate, du silex et de l'art préhistorique, du vin et de la poupée encore), l'imprimerie où ils font les timbres-poste, une des 2 seules usines de PQ de France, des villes fleuries (en hiver, c'est plus discret), deux camions couchés sur le bas côté, un garage confronté à l'informatique, je ne sais combien de zones commerciales et un nombre incalculable de ronds-points, des enfants qui partent de nuit pour l'école, quelques beaux soleils couchants, des patronnes de routier à moustache, un représentant de commerce multiscarte égaré au 21^e siècle. On traverse la Charente, la Touvre, la Né, la Seugné, le Lot, la Livenne, le canal Latéral de la Garonne, le (ou la ?) Gers, la Seudre,

la Dordogne, l'Avance, la Baïse, l'Estressol, l'Arrats, la Sère, la Tescou, l'Aveyron, la Tescounet, la Barguelonne, la Blégi, la Donzelle, le Loir, la Loire et la Loyre, la Vienne, l'Indre, la Sarthe, la Boème (ça se chante), la Creuse, la Loire encore, l'Echelle, le Trincou, l'Enea, la Gimone, le Cameson, la Viveronne, etc. Et la radio nous accompagne tout le long.

Au bon vieux temps des frontières

Avant il y avait du monde sur la route, et ça brassait dans les restos routiers. L'ambiance y était plus joyeuse. On ne se mettait pas à table avant que chacun ait payé ses 2 tournées de pastis – on ne boit plus d'anis, trop alcoolisé. Maintenant à l'apéro, on commande un kir. Il est tout prêt en carafe quand on arrive... Et puis on ne boit plus à table. Finie, la valse des bouteilles. Aucune danse n'est envisageable avec de vertueux carafons de vin maison abandonnés à moitié pleins.

Avant, les filles servaient en string et les mecs faisaient des concours de grandes gueules. Ça parlait fort. Ça se battait pour un rien. C'était vivant. Les mecs allaient voir les prostituées. Ils gagnaient mieux leur vie, ne comptaient pas les heures. Aux étapes, ils avaient du fric à dépenser. Ça y allait. Maintenant, dans les restos il n'y a même plus de VRP. Quelques équipes du bâtiment à midi, et nous...

Avant, ce que tu gagnais, c'était pour la maison. Les restos étaient moins chers et les boîtes regardaient moins à la dépense.

Avant les routiers risquaient leur vie sur la route. Ils étaient payés pour ça. Ils pouvaient rouler toute une semaine sans dormir, ils tenaient au stupéfiant ou à la bibine. Ça le faisait. Autour de l'apéro, les mecs rivalisaient d'exploits incroyables : les pires routes, les pires distances, les pires dangers. Ils n'avaient pas peur. Maintenant ça parle programme télé.

Avant en Sicile, on t'attaquait au fusil, en Espagne, il ne fallait pas t'éloigner de ton camion, même pour aller pisser. On se relayait. Sans parler de l'Est où tu te faisais rançonner par les uniformes... Maintenant, au pire on te fait une entaille dans la toile. Si, il y a le transport de pneus qui craint encore un peu. Et puis certaines fins de mois sont délicates, quand les gens ont assez faim pour faire l'effort de visiter la remorque.

Avant tu pouvais traverser l'Europe. Maintenant c'est les Roumains qui le font pour moins de 600 € par mois. Il y en a même qui n'ont pas le permis. Leur truc, c'est de conduire en train de camions. Sur les 7 ou 8 camions, seuls les 2 premiers chauffeurs ont le permis. Peu de chance que les flics les contrôlent tous, ils arrêtent les premiers. Les suivants les attendant à la prochaine aire.

Avant, il n'y avait pas les autoroutes, les flashes épileptiques et un flic derrière chaque pilier, l'œil collé sur le viseur, pour contrôler tes distances de sécurité. Il n'y avait même pas tout ce balisage au sol. Un jour de brouillard, tu pouvais rapidement te retrouver dans le bas côté. On ne voit plus ça.

Avant quand tu faisais de la citerne, les pesages étaient moins précis. Il y a même un mec qui s'est payé sa maison en transportant du vin. Il en détournait chaque fois qu'il chargeait ou déchargeait. Il vendait ça au black. Il en remplaçait une partie par de l'eau (on ne peut plus faire ça, maintenant ils contrôlent la concentration à la livraison). Ça marchait aussi avec l'essence. Dans les années 70 surtout.

Avant ce n'était pas l'ordinateur qui contrôlait les horaires de roulage, la vitesse, les pauses etc. C'était le « cahier de menteur », à remplir à chaque arrêt. On le faisait au crayon pour adapter en fin de semaine. Ça avait plus de poésie. De ce temps là, les clients étaient habitués. Ils savaient qu'on arriverait quand on arriverait. Pas moyen de nous joindre en route, pas de GPS pour dire où on en était, pas de téléphone. Tout le monde était plus détendu.

Avant les camions étaient moins confortables. Le premier siège sur coussin d'air, c'était une révolution. D'ailleurs souvent les progrès des autos viennent du camion. On a la priorité. On pouvait même les décorer comme on voulait. Maintenant, tu peux te prendre un PV pour un fanion sur le pare-brise.

On pouvait passer 8 jours coincé à la frontière, à attendre avec tous les autres camions européens, sous le soleil avec la cargaison qui dégouline ! En Croatie et même au Portugal, on se retrouvait sur des chemins pas du tout adaptés aux automobiles. Il fallait pourtant passer avec le semi. Dans un village au Portugal, un habitant devait démonter sa porte pour que le camion

puisse tourner. Chaque fois qu'un camion se présentait, il apportait tournevis et escabeau et il se mettait à l'ouvrage. Il ne parlait que portugais. Ça prenait un certain temps. Personne n'était vraiment pressé.

D'un coup d'aile

Ce qu'il y a de frustrant avec les autoroutes, c'est qu'elles ne vont pas partout.

Alors on prend des nationales... De toute façon, comme sur l'autoroute on paie, mais on est aussi limité à 85, autant se faire plaisir et prendre de jolies routes.

Un jour, on traverse le Massif Central, une transversale au charme des Nationales d'antan. Deux voies, un marquage minimum et des maisons collées tout contre la chaussée. On est en plein Périgord. Régulièrement un panneau vante le foie gras d'oie local. Peu de circulation. Ciel clair. Ça monte et ça descend. Les panoramas s'enchaînent. C'est beau, même en plein hiver.

Un tracteur quitte son champ et s'engage sur la route tranquille. Il traîne une bétailière rutilante. Il vient vers nous, on va le croiser. Si ce n'est pas de la ruralité, ça ? Et là, surprise. Une des barrières fixée au flan de la remorque – celles qu'on met de part et d'autre du portillon pour « goulotter » les bestioles et qu'elles montent vers l'abattoir, des tubes de métal de près de 3 mètres de long – se détache devant nous. La barrière pivote avec une lenteur majestueuse. Elle s'ouvre, elle s'étale, prend ses aises et barre toute la chaussée de ses tubes étincelants.

Dans la cabine, gros silence. Plus de conversation. Même le ronron de la radio s'est évaporé. On s'écarte. Un peu. Pas trop. En souplesse. Si le camion mord le bas-côté meuble, c'est un coup à verser. Pas qu'on soit lourdement chargé, mais l'aile de métal est en travers de notre route et le tracteur avance tranquille, indifférent. Il n'a rien vu. Il est dans ses pensées culturelles. La barrière elle, fait son boulot de barrière, elle nous barre la route.

On ne peut pas freiner, il y a une voiture juste derrière nous. On ralentit autant que possible. Doucement. La barrière s'avance doucement vers nous. Vraiment toute neuve. On vient de sortir d'un hameau d'à peine 3 maisons.

Des champs tout autour. De la belle nature, nourrie, épaisse, des chemins idéaux pour vendre de l'adoucissant « parfum de printemps », des arbres de livre d'enfant, des vaches au pré pour boucherie bijouterie parisienne... Et cette conne d'aile de bétailière qui nous barre le chemin.

...

On l'a prise. Pas le choix. L'aile disparaît de notre route, va battre derrière la remorque agricole. On s'arrête quelques mètres plus loin. La voiture qui nous suivait nous double en faisant ronfler le moteur. Le tracteur lui suit son train de travailleur, ne s'arrête pas, traînant sa barrière qui racle le goudron. Un goéland blessé. Du verre et du plastique sur la chaussée. Le stress qui déboule. Le flux d'adrénaline.

Les paysans s'arrêtent enfin. La barrière faisait un bruit d'enfer sur le bitume. Les 2 frères descendent de la petite cabine vitrée. Le plus âgé (la cinquantaine) est rond, porte une chemise de laine et un gilet tricoté sous le blouson. Ses cheveux rares sont mouillés de sueur quand il soulève la casquette. L'autre, la trentaine drument frisée, la peau tannée, plus mince, plus agité aussi. Ils regardent leur barrière comme une poule ayant pondu un mixeur 3 vitesses. Le cadet entreprend déjà de la remettre en place, contre la bétailière. Une charnière est arrachée, l'autre tire la gueule. Faut taper dessus pour qu'elle s'aligne... Avec l'aîné, on se sourit, on se serre la paluche. Des mains larges comme ça, presque pas d'ongle. Le mec de la maison d'à côté est sorti dans le jardin pour profiter de l'animation. Il ne dit pas bonjour, il est chez lui, il fait ce qu'il veut. Il se contente de profiter du spectacle.

Le tracteur vient d'être acquis de seconde main, la bétailière est toute neuve, rutilante. Les barrières sont maintenues sur les côtés par des loquets. Mais comme les barrières sont extensibles... Elles sont aussi rétractables. En croisant 1 ou 2 camions qui précédaient, la barrière s'est raccourcie. La pression du vent. Raccourcie une fois encore...et déloquetée ! Et toute enivrée de liberté elle est venue se coller en travers de notre route.

On a le formulaire d'assurance. Et le soleil rase la campagne. Ça a de la gueule. Le voisin est rentré dans sa mesure, le spectacle vaut pas le temps qu'on y passe. Faut dire que ces messieurs sont des plus conciliants. Pas d'engueulade. Sourire, humour et courtoisie. C'est un peu compliqué pour

les formalités, vu que les cultivateurs n'ont pas encore de plaque d'immatriculation, et que c'est leur mère à l'exploitation qui doit retrouver les papiers et qu'avec le téléphone à l'oreille c'est pas simple. Surtout qu'elle a que le fixe, le cadet avait pris le second portable...

Quand il s'agit de remplir le constat, celui-ci se tient à distance. Prudent. L'écrit ça brûle. L'ainé s'y colle prudemment. Sans doute de crainte de graver une grosse faute dans le formulaire officiel. De toute façon, sa paluche n'est pas fabriquée pour manier un stylo. Ils s'appellent Latournerie. C'est un nom joli. Poétique.

Ça prend le temps que ça prend, et puis on se quitte sur une poignée de main. On est tranquille, les cultivateurs sont emmerdés. Ils ne porteront pas plainte contre le constructeur de bétailière, pas leur genre, pas dans leurs moyens. Il y aurait pourtant de quoi. Si au lieu du poids lourd, un motard avait tapé la barrière, il y passait.

Quand on prévient la direction, ça les fait marrer jaune. Un accident avec un passager, c'était tout ce dont ils n'avaient pas envie. On leur dit que ce n'est pas grave, mais de toute façon, les plans sont déjà changés. On est rerouté vers le garage Scania le plus proche pour évaluer les dégâts. Notre camion y a perdu une joue. On repart. Il fait nuit, le phare est cassé, mais éclaire encore. Toujours l'adrénaline qui brasse. Pour peu de choses en vérité. Peu de choses.

Pères Noël du quotidien

On a chargé à la centrale d'un gros distributeur de bazar.

On était là à 11h, bien que le rendez-vous soit à 15. Parfois c'est comme ça. Pour ne pas déstabiliser le client, on perd beaucoup de temps. On va se présenter au guichet – un petit truc en verre, couvert d'affiches de prévention et de règlements – on revient au camion. Le haut-parleur nous désigne un quai. On met à cul, on ouvre les battants, on se colle pour que les Fenwicks officient du quai à la caisse et on attend en cabine. Formellement interdit d'aller dans l'entrepôt. C'est écrit partout. Le risque est minime. Un carton qui tombe, un Fenwick maladroit... Mais comme les assurances sont chères, on ne discute pas. Bon il reste plus de 3 heures avant qu'ils chargent. Qu'est-ce qu'on fait ? On laisse la remorque et on va manger dans un resto pas loin. Tracteur solo.

A notre retour, la remorque est chargée. En avance sur le planning. Pas tant de trafic pour des préparatifs de Noël. On est chargé à bloc, des paquets jusqu'en haut, sur palettes filmées pour que tout ça tienne ensemble. Ça tient plus ou moins. On ferme le camion et on plombe les battants. Mais sans le cordon TIR pour tenir toute la bâche, c'est plus de l'usage qu'autre chose. C'est sensé sceller notre cargaison au cas où les douanes voudraient y jeter un œil. C'est alors l'expéditeur le responsable, pas nous. Et puis ça garantit du vol... C'est en tout cas l'idée.

La livraison se fait en 2 temps, à quelques centaines de kilomètres de là. Des entrepôts commerciaux alignés le long de voies tristement raides à l'entrée des villes. La quintessence de nos paysages contemporains. Tout pour l'auto : triple voies rythmées de ronds-points, parkings en abondance, et arbrisseaux rachitiques pour l'idée d'une promesse d'ombre. Tout ça est moche mais pratique quand tu n'aimes pas marcher. Et puis comme il y a les mêmes partout, on n'est pas perdu.

Au petit matin, le Breger se glisse à l'arrière d'un cube de tôle blanche à l'enseigne du Bazar. Ici, grand luxe, le quai de déchargement est aménagé pour être à niveau de la remorque. Ils n'ouvrent qu'à 9h. On est en avance. La vue : le cul d'autres entrepôts, des containers de poubelles, une voie ferrée qui nous sépare des champs hivernaux où picorent des corneilles. Les brumes qui se dégagent...

Enfin, le rideau de fer se soulève. Bruyamment. Une jeune femme en jean, 26 ans au plus, 40 kilos max, nous fait signe de nous mettre à cul. Derrière elle, des masses de cartons. Tassés, filmés, empilés, dans tous les coins, sur 2 mètres de haut. Et partout des inscriptions chinoises. Chaussons, passoires en plastique, rideaux de perles en plastique, jouets colorés en plastique, étagères en plastique, miroirs de plastique (doré), couverts en plastique... La Chine, l'autre pays du plastique. Deux autres jeunes nanas s'activent à démonter les emballages pour les jeter dans les 4 bacs poubelles. Beaucoup d'emballages, mais aussi beaucoup de tri. C'est la loi.

On aide notre hôtesse pas bien réveillée à sortir les palettes du camion. Comme il n'y a pas 2 cartons pareils, tout est branlant. Le film plastique retient tout ça, mais au moindre mouvement maladroit de transpalette, t'as

l'impression que ça va s'écrouler à tout instant. La petite jeune femme s'emploie à nous faire de la place dans le sous-sol sinistre. Les murs sont badigeonnés de mousse isolante et poussiéreuse. Les tuyaux d'air pulsé ne peuvent rien contre le froid extérieur. C'est tarte. C'est tassé. C'est chaotique. À un mois de Noël, les gens rechignent encore à dépenser. Pourtant des vases en verre moulé, des couverts à salade rigolos, des housses de voiture, des étagères colorées, des guirlandes, des sets de table, des fleurs en plastique...

Le propriétaire de cette chaîne de bazar géniale (c'est eux qui parlent de génie), est bien connu dans la région. Il paraît que c'est un mec sympa, il bouge en hélicoptère, a une maison dans chaque haut lieu du tourisme friqué, finance l'équipe de foot locale, et va sans façon au troquet du coin... Le gars est parti de rien. Un wonder boy de proximité. Il a eu la bonne idée.

Vendre pas cher de tout en grande quantité. Et gérer toute la chaîne, verticalement, de la fabrication à la distribution. Faire cheap. Être cheap. Polluer cheap. Son bazar se répand mieux qu'un virus de grippe ! Ça cartonne !

Et nous on continue de bourrer la réserve. À fond. À bloc. C'est la centrale qui décide des livraisons, pas le magasin. Les filles l'auraient géré autrement. En fonction de la demande. Mais la centrale a des piles de containers maritimes à dispatcher et des usines des antipodes qui crachent du plastique en flux continu (pas de grève dans ces beaux pays) dont il faut libérer les entrepôts... Il faut vendre mesdemoiselles. Pensez aux gens qui vont avoir besoin de paquets sous le sapin enguirlandé. Il ne s'agirait pas de les frustrer, nous on ne veut que leur bien !

Alors on se presse d'emmagasiner des tonnes de merdes en couleurs pour égayer la vie de nos concitoyens. La bonne douzaine de palettes branlantes tassées dans la réserve, tandis que les filles cassent encore du carton pour faire de la place, on referme les battants, on prend le reçu tamponné et on repart vers d'autres horizons, d'autres zones de grande distribution, d'autres cubes de taule impersonnels.

Liquide dangereux

Il y a des chauffeurs spécialistes des transports dangereux. Citernes, inflammables, etc. Et contents de l'être. Question pognon sans doute. Et la fierté de l'expertise.

C'est que conduire une citerne, c'est plus compliqué que conduire un caddy dans les allées du supermarché. C'est vrai, on y pense pas, mais dans la citerne, c'est du liquide. Et le liquide, il vit sa vie.

Tu donnes un coup de frein par exemple. Le poids lourd s'arrête. Il rechigne un peu, il grince, il couine, tord du cul... Mais avec les ABS et autres trouvailles technologiques, il s'arrête. A cause de l'inertie de la bête, ça peut tout de même prendre quelques dizaines de mètres. Sauf si c'est un camion-citerne, et circonstance aggravante, qu'il est à moitié vide...

Introduction sommaire de physique appliquée.

Cas numéro 1 : citerne pleine + coup de frein brutal = c'est chaud. Le camion freine. Le liquide veut continuer sa route, pas le genre à s'arrêter quand on lui dit. En même temps, pour aller où ? Y'a déjà du liquide partout. Il se tasse et ça brasse, mais bon... ça s'arrête dans les limites de la citerne, avec quelques glouglous râleurs. Le liquide est lourd. Le camion a dû doubler sa distance de freinage. C'était limite.

Cas numéro 2 : le livreur de gaz a entamé sa tournée. Dans la citerne, le gaz liquéfié a maintenant ses aises. Dans les virages, il s'amuse comme un môme dans un skate parc. Il roule, remonte, fait des vagues et teste la sonorité ronde de la citerne. Pour calmer ses ardeurs baladeuses, « l'ingénieux ingénieur » a posé des lamelles métalliques au fond du bassin. Histoire de cloisonner les molécules huileuses. Est-ce que ce sera suffisant ?

Là, devant le camion, la voiture de la Poste stoppe brutalement. Le chauffeur émérite réagit. Ses dents grincent. Le camion aussi. L'ABS officie. La gomme s'étale sur le bitume. Le postier blêmit en réalisant sa gaffe ... et à l'arrière le gaz liquide pousse des cris de fête foraine.

Le liquide n'a pas vu ce qu'il se passait à l'avant et est bien décidé à continuer sa route. Il pousse, se précipite, s'empresse, va se tasser à l'avant, vlan, vlan, vlan, par vagues têtues et puissantes ajoutant quelques gigapascals sur la cabine qui souffre... De la vitesse et de l'espace ! C'est à qui

sautera le plus haut sur les bords de la citerne, à qui mettra le plus de pression à l'avant... Danger !

Pareil dans les virages pris trop vite. Le liquide n'aime pas tourner. Ça lui donne le mal de mer, il paraît. Alors, si le camion tourne trop vite, lui continue tout droit, chacun son chemin... Et dans le rapport de force entre amortisseurs et inertie du liquide, il arrive que la cargaison ait le dernier mot.

Tiens, encore un camion-citerne qui s'est couché sur le bas côté. Quelles flémardes ces citernes !

Voilà pourquoi les citernes sont médaillées de losanges rouges. Ce sont des championnes.

6 tonnes de P.Q.

Bon, ça avait beau être l'heure des préparatifs de Noël, on ne transportait pas que de la merveille à mettre sous la sapin. Il y avait aussi le quotidien, l'incontournable, le trivial. On est donc allé charger du P.Q. En masse. Le transport de P.Q. est une course régulière, presque toutes les semaines. C'est comme les cercueils, y'en a toujours besoin.

Donc on arrive au milieu de nulle part. La nuit tombe. Le paysage est mollement accidenté. Pas foncièrement plat, pas poétiquement vallonné non plus. Un entre-deux que le cerveau ne sait pas où ranger et oublie aussitôt. Un rond point pour dire qu'on y a des ambitions, mais des bas côtés en jachère et un tracé foireux qui interdit le 90. On traverse une zone vaguement agricole. Quelques vergers, quelques champs, un peu de zone à bâtir. Là non plus, ça n'impressionne pas.

La Nationale ne faisait pas rêver, on l'abandonne pour une départementale au bitume rustique. Une petite voie sur la gauche mène au tri sélectif, mais on l'ignore. De la petite colline devant nous s'échappent deux colonnes de fumée. Sur le ciel gagné par le couchant, j'avoue que ça a une certaine gueule. Où va se nicher le beau ? Nous voici à l'usine de P.Q. Une des 2 seules de France. On centralise, on regroupe tout, même le P.Q.

Bâtiment de tôle aveugle bien propre, hauteur raisonnable qui s'intègre harmonieusement au relief. On se dit qu'un architecte y a pensé. Et derrière les 2 cheminées fumantes imposent leurs colonnes grises d'industrie

ancestrale.

On ne pénètre pas comme ça dans une usine aussi performante. Il faut montrer patte blanche. Une guérite à l'entrée de la zone grillagée nous arrête. On montre le bon de commande. Le gars contrôle scrupuleusement avec la direction. S'agirait pas de l'arnaquer... OK. On peut passer. On s'arrête sur un premier parking. Il faut encore se présenter à l'accueil – bureaux tout blancs boostés au néon, salle de repos pour les livreurs avec table et machine à café, pour les formalités parlez dans l'hygiaphone... Il y a du monde derrière la vitre. On nous désigne enfin un quai de chargement.

Donc nous, on se fait charger la remorque. Comme ailleurs, c'est sécurisé. On tente une incursion dans l'entrepôt, mais un des caristes me fait vite remarquer que mes chaussures ne sont pas aux normes – avec coque métallique intégrée. « Sécurité » on vous dit. Ça, quand on a la culture du triple épaisseur... Comme il y a d'autres marques stockées dans l'autre régie, mais pas assez de débit pour justifier d'ouvrir les deux quais, la société paie un gars rien que pour faire la navette. Là, le temps qu'on y était (rapide, moins de 50 minutes pour nous charger nos 6 tonnes de papier hygiénique variés. C'est pro, ça débite), le gars a fait 3 ou 4 aller-retours. Et que j'accroche la remorque juste chargée, que je la tracte par la petite route que je connais parfaitement totalement par cœur, 600 mètres y compris la manœuvre pour se mettre à cul devant le quai, dételer, râtelier, repartir à vide en saluant le copain dans sa cabine, et ainsi de suite... pendant que les Fenwick s'agitent à l'intérieur, bip bip, soulèvent et bennent les piles de P.Q. pour les organiser dans le gigantesque entrepôt où défilent les camions de toute la France.

Le garage

Qui dit accident, dit réparation. D'autant qu'un camion balaféré, ça ne fait pas chic pour la compagnie. Nous voici chez Scania Le Mans, crachin froid et temps à perdre. Le ciel s'éclaircira, le temps sera perdu.

En zone industrielle, une grande concession, vente et atelier de tracteurs. Dans la « rue », 2 autres vendeurs de camions et 2 transporteurs. Qui se ressemble s'assemble.

A l'accueil où on attend que le chef d'atelier nous reçoive il y a même une vitrine d'objets souvenirs : porte-clefs, briquets, fanions, écharpes, serviettes

de toilette, thermos, camions miniature... Quand on aime son camion, ce n'est pas à moitié.

C'est notre tour. Enfin presque... Le chef d'atelier est du genre à vouloir tout contrôler en même temps. La révision du tracteur prêt à la vente, le transvasage depuis le réservoir de la ruine qui s'est couchée sur le bas-côté – la carrosserie de notre engin et par la même occasion la reprogrammation du moteur - Un défaut de fabrication qu'il vaut mieux prévenir, ça prendra 5 minutes – le polissage d'une porte cabossée et la peinture aux couleurs d'un transporteur d'un tracteur flambant neuf, et encore deux trois autres trucs au téléphone... Il s'active, il s'agit, il peine... et nous on attend.

Les gens qui bossent avec les camions sont souvent des passionnés. Ils aiment les vieux engins à retaper... Un jour, collectionnent les miniatures, font customiser leurs remorques de motifs de tigre et de blondes aguichantes. Pour les miniatures (au 1/43°), Olivier, le boss de Bregier a un super site (<http://globetroter85.skyrock.com/>). Ça donne une idée de l'obsession.

Dans « l'ossuaire », derrière l'atelier, dorment des engins - des Renault des années 60, 70, son premier DAF tout petit, mais quand même avec une couchette, et quelques Scania bien usés. Dans l'un d'eux, pourtant décati, il y a encore un sapin accroché au pare-brise.

Bon, ça y'est, on s'est occupé de nous. Alors, pour la carrosserie, ils ne peuvent rien faire. Pas dans l'immédiat. Faudra revenir quand les pièces seront arrivées. Mais puisqu'on peut rouler... Allez, 5 minutes sur la programmation du démarreur et ils nous relâche...
5 minutes...

Pas une révision qui ne soit introduite par un : « Ils ont encore changé les programmes, mais paraît que c'est plus simple... » Donc deux ouvriers poussent devant notre engin – on a toujours la remorque accrochée, on est resté devant la porte – un casier à roulettes avec l'ordinateur. Ils le branchent sur le moteur, et se connectent sur Internet... « Euh.... Ça devrait être connecté là, non ?... » Leurs gros doigts noirs pianotent sur le PC portable, les sourcils contractés. Maintenant pour écouter tourner un moteur, il te faut un D.E.S.S. d'informatique appliquée, pas une clef de 12.

L'un est grand et costaud, la bonne quarantaine. L'autre petit, trapu, barbu, rond... Ils s'accrochent, tentent de comprendre ce qui ne marche pas avec l'ordinateur. Mais toujours pas de connexion. On ne s'énerve pas, on essaie encore... On demande l'aide du chef en costume, celui des bureaux de vente. Il a une cravate.

Le chef d'atelier interrompt sa conversation téléphonique pour venir à la rescousse. On reboote... Cinq mecs au look viril de mécano penchés sur un petit écran obtus. Ça discute. Ça grogne... C'est l'ordi qui a gagné.

On est reparti comme la nuit tombait. Je crois qu'en tout et pour tout, on nous avait changé une lampe de phare.

Pour la nuit

Il est 18h. Bientôt 4h30 de route, on n'ira pas plus loin aujourd'hui. Pas le droit de rouler plus de 4h30 d'affilée. Dans une zone industrielle, à une encablure de l'autoroute, un grand parking de terre battue truffé de nids de poules, à la lueur de lampadaires sur poteaux de bois. Le parking cerne une bâtisse de parpaing crépi, surligné de néons rouges. C'est le restau qui paie la lumière.

Déjà pas mal de camions. Ils sont là pour la nuit. On se place, côte à côte dans l'ordre d'arrivée. Il en arrive encore. Les moteurs qui ronflent. Des cabines éclairées.

Il est trop tôt pour l'apéro. On reste au camion.

On remplit des paperasses. Même si l'ordinateur de bord relève l'essentiel des infos, il faut garder une trace papier : temps de conduite, arrêts, heures de travail, kilométrage... Moins de 400 bornes de route aujourd'hui. En 9 heures ou presque. Et 1h12 de « travail ». C'est peu.

L'ouvrier de la route qualifié gagne aujourd'hui un gros SMIC. Ce sont les heures sup, et les notes de frais (qui ne sont plus ce qu'elles étaient) qui paient le beurre.

On envoie le rapport à la centrale via le GPS. On devra aussi donner sa Carte personnelle (plantée dans l'ordinateur quand on prend son camion) à la fin de la semaine pour que la compta recoupe les infos. Comme la législation est précise, et les assurances tatillonnes, les modes de contrôle

sont nombreux. C'est fait pour la sécurité routière, mais on imagine les dérives possibles dans le cas de patrons intrusifs.

Un Norbert d'Entresangle rouge (ND pour les intimes) vient se garer à côté de nous : on éteint la cabine et allume les feux pour l'aider à se repérer dans sa manœuvre. Ça se fait. Notre voisin l'a fait pour nous. Il y a entraide généralisée entre routiers. Comme sur la route, quand un camion double un confrère. Le doublé fait un appel de phare, pour dire quand le doublant peut se rabattre avec sa remorque. Une fois dans la file de droite, le doublant remercie : un coup de clignotant d'un côté, un coup de l'autre.

Le grand rouge s'est garé. Il en arrive encore. Il est à peine 19h. Demain matin à 6h, il y aura moins de monde sur le parking. Le routier est matinal. Le parking contient au moins 70 camions qui s'alignent proprement à moins d'un mètre les uns des autres. Si t'as un chargement de valeur, tu peux te mettre sous les lampadaires. Sinon, tu respectes l'ordre d'arrivée.

Dans un camion voisin, un type regarde la TV. De fait le routier qui s'arrête manger ici a plutôt la 50aine. Les jeunes n'aiment pas la zone longue, préfèrent rentrer chez eux. Ou bien ils mangent au camion, ça revient moins cher. Il y a aussi ceux qui mettent le warning devant le McDo...

Les mains lavées, on prend le kir au bar. Brouhaha bon enfant. Derrière le bar, des filles et des femmes. Au zinc, des mecs. Les looks sont variés – même si le cheveu court domine – quelques tatouages plus ou moins fins, quelques boucles d'oreille...

On paie le repas au bar avant d'aller s'asseoir. Soupe, buffet d'entrée, plat au choix, plateau de fromage et dessert avec un ¼ de vin. Tout est bon ici. Abondant aussi. Les jeunes filles au service sont charmantes. Elles débitent. Comme ce sont de grandes tables, la conversation s'engage facilement avec nos voisins. Mais ce n'est pas obligatoire.

Après le repas, on retourne au camion. Sans fioriture. On tire les rideaux devant le vaste pare-brise Et chacun dans sa couchette, on s'endort vite...