

« Diesel Gypsy »

Histoires (vécues) d'un chauffeur-routier

par **William Weatherstone** alias « Diesel Gypsy »

(*) pour la compréhension de ce surnom, en anglais « gypsy » veut dire bohémien. Autrefois c'est en roulotte tirée par des chevaux qu'ils parcouraient les routes. Pour **William** (alias Diesel Gypsy) **Weatherstone** ce fut en camion diésel mais avec la même passion de la « bougeotte ».

BIENVENU dans cette **INTRODUCTION** à

Ma vie de routier,

... c'est cinquante années de mon existence, des millions de *miles* parcourus avec des histoires et des photos de ce temps là.

Certains n'y trouveront peut être pas grand intérêt, pour d'autres au contraire ce sera passionnant. Pour moi en tous les cas ce fut une vie formidable dont je ne regrette absolument rien. Sauf peut être de ne pouvoir la recommencer.

Je suis passé par beaucoup de sales moments, mais les bons et les situations parfois comiques compensent largement.

J'ai profité de la vie que je menai. Dans le mauvais comme dans le pire. J'ai failli être tué plusieurs fois. J'ai fumé, j'ai bu, parfois jusqu'à la limite extrême, mais sachant me reprendre en mains à temps. Mon épouse fit preuve à mon égard d'une tolérance, d'une compréhension que je n'aurais pu imaginer et je lui en suis infiniment reconnaissant.

- **William (Diesel Gypsy) Weatherstone** -

Mes débuts

Il y a plus de cinquante ans que j'ai commencé à conduire des camions. J'avais été renvoyé de l'école avant le temps, je n'ai jamais su vraiment pourquoi. On m'avait dit simplement que c'était préférable qu'on se sépare, l'école et moi, et comme je ne pouvais m'opposer à cette décision je me retrouvai dehors en un rien de temps. Heureusement j'étais grand et fort pour mon âge et n'avais aucun souci de santé. Passer mon permis de conduire ne fut pas chose facile. Depuis l'âge de treize ans j'avais pris l'habitude d'accompagner mon beau-père dans sa camion le weekend quand il livrait le pain très tôt le matin. Après l'école, le vendredi soir, il prenait la route du Nord pour rentrer le samedi vers midi. Je l'aidais à décharger le pain et j'appris à garer tout seul dans une allée étroite. Une nuit il me demanda si je me

sentais capable de conduire sur la grand-route. Il était dans les 4.30 du matin et la circulation nulle. OK je lui réponds et nous changeâmes de place. Mais très vite il s'assoupit. C'était un *KB8 Binder (International)* datant de 1949 équipé de freins à air comprimé et non de l'ancien modèle ce qui était déjà un gros progrès. Il me laissa conduire pendant une cinquantaine de miles sans qu'on rencontre d'autre véhicule le restant de la nuit. Quand nous eûmes repris nos places respectives, je me sentais vraiment un as du volant. Je me souviens d'un jour où il avait passé toute la journée à boire avec des copains si bien qu'en rentrant pour prendre le boulot il était un peu beurré. On charge le bahut et on démarre. A la sortie de la ville il y avait un café encore ouvert. On s'y arrête pour prendre un jus et voilà qu'il tombe dans les pommes ou presque. Devant nous la route était toute droite et il n'y avait pas de circulation. Le soleil était en train de se coucher. Il me demanda alors si je ne pouvais pas prendre le volant vingt minutes, une demi-heure comme ça. Nous échangeâmes nos places et je démarrai. Avant que j'aie eu le temps de changer de vitesse il pionçait déjà. Nous devons livrer notre chargement à *Peterborough (Ontario)* à une centaine de miles. Je conduisais le bahut tout seul et étais vraiment à mon affaire (à 14 ans), loin d'être pressé qu'il me demande de lui repasser le volant. Mais il n'eut même pas à le faire. Après une série de côtes, j'entrai dans l'agglomération. Heureusement l'entrepôt où nous devons livrer avait une entrée sur l'arrière au fond d'une allée étroite mais toute droite. Le déchargement devait se faire sur le côté. Tout se passa bien. Une fois que je fus sorti du camion et entré dans l'entrepôt, *Jack* me demanda où était le vieux et je lui répondis que c'est moi qui allais me charger du déchargement car *Roy* était trop fatigué et qu'on pouvait le laisser à son roupillon encore une heure. Il goba ça et nous nous mîmes au travail. Cela nous prit pas plus d'une heure à tous les deux pour décharger puis recharger les plateaux vides. *Jack* referma l'entrepôt et resta là pour attendre l'arrivée des camionnettes pour la distribution en ville. Je remontais au volant et sortis de l'allée pour retourner sur la grand-route. Le vieux lui était toujours dans les bras de Morphée. Je repris la route du retour, heureux comme un dieu. L'aube commençait à poindre et je me trouvais à moins d'un quart de mile de mon point de départ, c'est à dire devant le café, quand le vieux se réveilla d'un coup et commença à m'engueuler, et qu'est-ce que je foutais à rouler en sens inverse !... Il piqua une de ces crises !... Arrête toi devant le café et descend. J'obtempère et alors il me passe un de ces savons, ne comprenant pas comment j'avais pu faire demi tour et revenir en ville en quelques minutes ... La serveuse de nuit qui venait d'enfiler son manteau pour rentrer chez elle fut témoin de l'algarade et dût s'interposer pour lui éclairer sa lanterne, la livraison était déjà faite et le soleil n'était pas à son coucher mais à son lever ... C'est alors que je lui vis la mine la plus ahurie que j'ai jamais vue ... Il se précipita pour voir dans le bahut si c'était vrai... S'étant rendu compte par lui même, il remonta au volant sans un mot. Et depuis ce coup là il m'a foutu une paix royale.

Examen du permis de conduire (il y a un demi siècle...)

Ainsi se passaient mes weekends avec mon beau-père à livrer le pain, mais je n'avais encore que quatorze ans. J'avais sacrément besoin de mon permis. Le vieux avait pris l'habitude de me laisser conduire. C'était un miracle que nous n'ayons jamais été arrêtés et contrôlés. Les vendredis soirs, passé minuit, c'était mort d'habitude sur la grand-route et les patrouilles de police très rares.

Roy avait son meilleur copain qui habitait un peu en dehors de la ville, derrière le parking du ciné. Il possédait là dix acres de terre en friche avec des dunes de sable. Le weekend ils s'y retrouvaient tous les deux pour boire et bâfrer jusqu'à l'heure de reprendre le travail le dimanche soir. J'avais demandé à *Roy* de m'apprendre à conduire sa voiture lui expliquant que je voulais me faire la main afin d'être prêt pour l'examen le moment venu. Aussi étrange que ça puisse paraître, j'étais capable de conduire un bahut chargé sur la grand-route mais n'avais encore jamais touché le volant d'une voiture particulière et ça l'aurait drôlement affiché qu'un *teenager* (ado) se pointe à son examen de conduite au volant d'un bahut.

Un jour qu'ils s'adonnaient à leur passe-temps favori du weekend, je m'approchai d'eux pour demander à *Roy* quand il pourrait me donner quelques leçons de conduite sur sa voiture. Ils me dévisagèrent un moment sans rien dire et brusquement le copain *Ab* plongea la main dans la poche de *Roy* pour y prendre ses clés qu'il me lança en me disant d'y aller, il y avait dix acres de terrain autour, mais de faire gaffe à ne pas emplafonner la maison qu'il n'avait pas fini de payer. Je regardais *Roy* pour lui demander s'il était d'accord. Yeah ! qu'il répond, vas-y, mais va d'abord nous chercher une autre bière. Ce que je fis avant de monter dans la voiture. C'était une *Ford* coupé modèle 1940. Je cherchai la première pendant près d'une heure et je m'arrachai de là pour zigzaguer entre les dunes et faire le fou tout l'après midi. Trouver les vitesses m'avait presque rendu fou. J'avais la mémoire comme une passoire de toute façon et ça n'arrangeait pas les choses. Jusqu'à ce que *Roy* vienne me dire que c'était la même chose que sur un camion, toujours en formation de H. Tu sais le faire sur le bahut et ben pour la voiture c'est pareil. Tu les passes pareil suivant le H habituel. Après qu'il m'eut expliqué ça, ça devenait tout simple et j'étais bon pour la conduite. Un problème pourtant : je n'avais pas encore l'âge.

Peu de temps après il y eut pas mal de gros temps à la maison. J'en avais marre des discussions et des disputes interminables et je me dis qu'il était temps de me tirer de là. J'appelai mon père à *Sarnia* (*Lambton*, Ontario) pour lui demander si je pouvais aller habiter chez lui. Il fut d'accord à certaines conditions. Je leur tirai donc ma révérence et fis les 250 miles en stop.

Je passais quelques mois à *Sarnia* mais là aussi ça finit par se gêter. Un jour je fus convoqué au bureau du principal pour un entretien. J'étais en première année de lycée, je me demandais ce qu'il me voulait. Il commença de m'expliquer : Eh bien, *Bill*, ... voilà ce qu'il y a. Tu sais, je ne vois vraiment pas ce qu'on peut faire pour toi ici, et pour être franc je ne pense pas non plus que tu sois un bon exemple. Je restai coi une minute sans la moindre idée de ce qui allait se passer. Alors je lui demandai ce qu'il avait à me proposer. Sa réponse fut brève et sans ciller il me dit : je pense qu'il serait préférable pour nous deux qu'on se sépare. Si vous entendez par là que je dois

quitter l'école je ne crois pas que ce soit légal, on m'a toujours dit qu'on ne peut pas la quitter avant seize ans et j'en aurai quinze dans quinze jours. A cela il me répondit : je pense qu'on peut passer là dessus pour une fois. Alors, je peux m'en aller ?... Tout à fait. Autant vous dire que je ne fis qu'un bond jusqu'au hall pour ouvrir mon casier, y prendre mes affaires et sortir par la grande porte. J'étais libre, LIBRE ! Le plus grand jour de ma vie était arrivé. Oh là là ! Mais Papa ne le savait pas encore .. alors ... gros temps en perspective.

En fait Papa fut de retour à la maison avant moi. Je m'étais baladé en ville clamant partout que l'école c'était fini pour moi, on m'avait viré. J'étais maintenant un vrai héros. Du moins je le croyais.

Quand je fus de retour, il m'emmena dans le garage pour une explication. Je fus étonné qu'il ne s'emporte pas contre moi ni ne me flanque une trempe. Au lieu de ça il ne fit même pas allusion au règlement légal, puisque maintenant j'étais (censé être) assez grand pour me débrouiller, ne chercha même pas la cause de mon renvoi. Il me dit simplement qu'il voulait bien m'aider en me trouvant quelque chose mais que si j'étais encore viré il fallait que je me débrouille tout seul.

En deux jours il avait déjà trouvé à me faire entrer comme apprenti dans un atelier de mécanique. A moi de me débrouiller pour me rendre à *Corunna* (Ontario) pour travailler au garage *Brocks* à une dizaine de miles et faire le trajet quotidien aller-retour en vélo. Le boulot c'était dix heures par jour, six jours par semaine pour 16 dollars. Aussi longtemps que j'allais rester chez mon père j'allais devoir lui payer dix dollars par semaine pour ma pension, lavage de mon linge compris. Si je voulais boire une bière à la maison il faudrait que je la paye, et pas question d'aller dans un bar quelconque de la ville, sinon c'était mon bon de sortie définitif. Mon linge, mes faux frais et mes déplacements étaient désormais à ma charge. Maintenant que t'es un homme, assume (pas évident avec 6 dollars !)

Tout se passa bien jusqu'en septembre où les frictions reprurent à la maison et je me dis qu'il était temps pour moi de repartir. Je rentrai donc à Toronto en stop. Bien obligé. Mais qui d'autre voudrait embaucher un gars de quinze ans, livré à lui même et sans expérience professionnelle ? Les choses s'étaient calmées à Toronto d'ailleurs et je me mis en quête d'un job. En vain. Mordu comme j'étais pour conduire les camions, je dis à ma mère que si j'avais mon permis je pourrais trouver facilement du boulot. (Rêveur) Les weekends se passaient toujours comme avant de sorte que j'essayais de prendre le volant aussi souvent que je le pouvais. Enfin on me reconnut prêt pour le permis. Il fut convenu que je donnerai comme adresse celle d'*Ab* à *Dunbarton* (Ontario) parce que c'était plus facile de le passer dans un petit patelin qu'à Toronto. Je n'avais toujours pas l'âge. J'avais quinze ans et il en fallait seize pour le permis. Mais j'étais grand et costaud et faisais beaucoup plus vieux que mon âge en fait. Je fus donc inscrit pour l'épreuve. *Ab* me donna le conseil de me présenter à la mairie dix minutes exactement avant l'heure du déjeuner, pas avant ni après, ni plus ni moins que dix minutes, et il me serina ça plusieurs fois. J'arrivai devant le ministère pile comme convenu, me garai devant la porte du bureau et entrai. Je demandai à passer l'épreuve mais le préposé me lança un regard noir en me faisant

remarquer que c'était l'heure du déjeuner. Je lui répliquai que j'avais dû emprunter une voiture à condition de la rendre rapidement à son propriétaire pour que celui ci puisse rentrer chez lui pour déjeuner et c'était à cinq miles d'ici. Après avoir réfléchi il me dit : OK, allons-y. Il monta dans l'auto et je venais à peine de démarrer qu'il me demanda de faire un demi-tour et d'aller jusqu'au virage à l'autre bout de la rue, ensuite il me dirait quoi faire. OK. Je regarde bien si la voie est libre, fais mon demi tour et vais me garer au bout de la rue où il y avait un restaurant, attendant ses instructions pendant que lui remplissait des papiers. A la fin je lui demandai ce que je devais faire. Et lui de me répondre : pour toi je ne sais pas mais pour moi je vais aller déjeuner dans ce restaurant. Voilà ton permis et merci mon gars de m'avoir conduit jusque là. Sur ce il descendit de la voiture pour entrer au restau tandis que je repartais avec en poche mon permis en bonne et due forme mais toujours sans avoir l'âge requis. J'avais menti sur mon année de naissance mais n'empêche que j'avais très officiellement 16 ans révolus puisque c'était écrit sur mon permis et je pouvais donc entrevoir pour moi un bel avenir de camionneur (c'est ce que j'imaginai du moins).

Un ami de la famille me proposa de partager avec lui la conduite d'un *pick-up* d'une demi tonne qui transportait des déchets métalliques chez un ferrailleur. Du boulot pour pas grand chose en fait mais de ce moment la vie pour moi venait vraiment de commencer.

Premier voyage dans l'Ouest -

Je me mis en recherche d'un vrai boulot. Mais sans succès. J'étais encore trop jeune et sans expérience. Six semaines durant je m'arrachai les cheveux à éplucher les petites annonces, en vain. C'était à chaque fois comme avec ce comédien qui jouait dans de vieux films avec May West, W.C. Fields, et qui disait toujours aux jeunots : passe ton chemin, gamin, tu m'emmerdes, chaque fois qu'ils venaient offrir leurs services. J'ai détesté ce Fields depuis lors.

Je finis par dégouter une annonce : on recherchait des chauffeurs pour livrer des voitures neuves à *Calgary* (Alberta). Un aller simple payé deux dollars par jour plus la chambre et les repas. Autant aller voir ça de près. Je trouvai l'adresse : celle d'une petite station service au centre ville de Toronto. Il y avait huit voitures et un *pick-up* d'une demi tonne à livrer. Des mecs parcouraient toute la ville pour acheter au meilleur prix une dizaine de bagnoles puis louaient des chauffeurs pour aller les livrer aux acheteurs. Ils se faisaient un paquet de fric comme ça. Ils ne me firent aucune remarque sur mon âge ou mon expérience. J'avais repéré le lot de voitures sur le parking en attendant mon tour. Peut-être étaient-elles là pour ça mais en tous les cas mon choix fut vite fait. Je devais être là le lendemain matin 8 heures et on me précisa que ce n'était pas une embauche mais un simple voyage-aller. Moi je m'en foutais puisque de toutes façons j'allais pouvoir rouler vers l'Ouest.

J'arrivai donc de bonne heure et pus choisir le *pick-up* d'une demi tonne de marque *Chevy* (Chevrolet). Une heure après nous étions en route. La veille au soir

j'avais dit à ma mère que j'avais trouvé un boulot consistant à livrer des bagnoles dans l'Ouest. Elle avait paru soulagée que j'aie enfin trouvé quelque chose. Mais je ne lui avais pas dit que c'était en fait un aller simple avec ni job ni rien au bout. Ça ne me souciait guère d'ailleurs. J'avais un volant entre les mains et allais gagner un petit pécule pour moi tout seul. Même si ça ne durait qu'une semaine ou un peu plus c'était déjà un grand pas vers mon indépendance.

Nous passâmes par *Sarnia* (Ontario) pour entrer aux États-Unis à *Port-Huron* (Michigan) remontant ensuite jusqu'au détroit de Mackinac au nord du Michigan. Nous prîmes le ferry jusqu'à *St Ignace* pour rejoindre la grande route US 2 filant vers l'Ouest. Je découvrais des territoires qui m'étaient complètement inconnus ce qui m'excitait de jour en jour. Nous roulions plein ouest en passant par les états américains du nord (Wisconsin, Minnesota, Dakota du Nord) jusqu'à *Shelby* dans le Montana. De là nous obliquâmes vers le nord jusqu'à *Sweet Grass* à la frontière canadienne. Il nous fallut attendre deux heures pour pouvoir entrer dans la province d'Alberta à *Coutts*, le temps que soient vérifiés tous les papiers et visas des douanes. Pour passer le temps j'allai fouiner dans la boutique. J'y trouvai ces petites blagues de tabac à rouler de marque *Durham*, celles-là même que les cowboys ont toujours dans leur poche de chemise et qui comporte un petit galon permettant de la refermer avec les dents, comme dans les films. A chacune était joint un étui de papier à cigarette mais sans colle, censé tenir avec la seule salive. Le tabac ressemblait plutôt à des grains de blé et si tu ne tordais pas les extrémités de ta cigarette il ressortait du papier. Un des gars voulut épater la galerie en jouant au vrai cowboy mais son tabac ressortit et tomba dans sa soupe. Quand il voulut allumer, le papier s'enflamma et lui brula le bout du nez. Ce voyant, un autre gars lui fit remarquer qu'il ferait mieux de rendre ses éperons, qu'il n'avait rien d'un cowboy, ce qui faillit se terminer en pugilat mais ce fut finalement par une bosse de rigolade. Ils les vendaient cinq cents pièce. J'en achetai vingt pour un dollar et j'allai aussi prendre un café avec les autres chauffeurs. Je payai avec le billet de vingt dollars qui me restait. On me rendit toute la monnaie en ferraille et avec le poids je faillis en perdre mon pantalon, vous pouvez pas savoir comme ces pièces d'un dollar sont lourdes, pas étonnant que dans le Montana on s'en débarrassait au jeu. Comme dans les vieux films de cowboy.

Nous reprîmes la route, cap au Nord, et plus nous roulions plus nous nous rapprochions des montagnes. Nous arrivâmes à *Calgary*, passâmes une bonne heure à garer les véhicules et à nous faire payer. Après ça je me retrouvai seul, ne connaissant personne à moins de 2500 miles. Je me fis indiquer un hôtel pas cher pour aller dormir.

La première chose que je fis dès le lendemain matin fut de rechercher un job au bureau d'embauche. Rien. J'entrai dans un restau pour prendre un café et engageai la conversation avec le type assis au comptoir à côté de moi. Je lui demandai comment sortir de la ville pour faire du stop jusqu'à *Edmonton*. Il me demanda ce que j'allais faire là bas. Je lui répondis que j'étais chauffeur et cherchais du boulot. Alors il me parla d'un certain *Fred Manix* toujours à la recherche de gars pour différents boulots sur des chantiers de construction et où je pouvais crécher sur place, comme ça rien à

déboursier au début. Tu dors, tu manges, tu bosses sur place, sans sortir un sou et eux ils te déduisaient ça de ta paie. Il me donna l'adresse où je devais demander à voir un certain *Fred* et lui dire que je venais de sa part.

A une dizaine de pâtés de maisons de là, j'arrivai à l'adresse en question et entrai. J'expliquai à la réceptionniste ce que je voulais et elle m'emmena devant un autre bureau en me disant d'entrer. J'entrai. Le gars me demanda à son tour ce que je cherchais. Du boulot, je lui réponds, on m'a dit que vous cherchiez des gars pour des chantiers où on est nourri logé. On cause pendant une vingtaine de minutes puis il me dit qu'ils avaient deux places à prendre, l'une près de *Fort*, Saskatchewan, l'autre à *Canmore*, Alberta, sur le chantier du barrage de *Spray-Lakes*. Je lui demandai de me montrer ça sur la carte. *Fort* se trouvait dans *les Prairies* et *Canmore* quelques miles à l'intérieur *des Rocheuses* près de *Banff*. Je choisis les Rocheuses. L'autre me regarda un moment avant de me répondre OK. Il prit dans un tiroir un bon de transport qu'il remplit et me tendit en me précisant qu'on m'attendrait à l'arrivée au dépôt pour m'emmener sur le site. Autre chose très importante dont il faudra te souvenir, ajouta-t'il : si on te demande ton âge, tu réponds 18 ans, OK ? D'accord M'sieur. Il me remit mon billet et me serra la main en me souhaitant bonne chance.

J'avais à peu près trois heures à perdre que j'allais passer dans un cinéma. J'arrivai au car à temps et trouvai une place côté fenêtre. En entrant dans les montagnes Rocheuses je fus très impressionné, je n'avais jamais vu ça autrement qu'en photos. Nous arrivâmes à destination au bout de deux heures, il y avait un *pick-up* qui m'attendait et qui m'emmena jusqu'au camp de travail. On me fit entrer à la cantine où on me donna à manger puis on m'attribua une couchette. J'étais chez moi. Je restai travailler sur ce chantier jusqu'à la fin de l'automne comme homme à tout faire, chauffeur remplaçant et petits boulots, mais j'appris beaucoup de choses. Tout le personnel me traita et m'instruisit vraiment bien, comme si j'avais été leur fiston.

On me demanda un jour si j'étais déjà allé à *Banff*. Comme j'avais répondu que non, on n'arrêta plus de me parler de ses sources chaudes, de son grand hôtel, et d'autres choses passionnantes encore. Il fallait absolument que je voie ça avant de repartir. Ça finissait par m'intriguer. Un jour qu'on montait un chargement sur le chantier du barrage, les gars me reparlèrent de *Banff*. Tant et si bien que je finis par ne plus pouvoir attendre et décidai d'y aller dès maintenant. De retour au camp de base j'allai voir le contremaitre pour lui dire que je voulais quitter le chantier pour partir à *Banff*. Eh bien, me dit-il, je suppose que les gars ont fini par te monter la tête. J'aimerais beaucoup mieux que tu restes avec nous, mais bon, va à la cuisine prendre quelque chose pour déjeuner et pendant ce temps je vais faire préparer ta paie. *Jerry* pourra te conduire en ville jusqu'à la gare.

A 10 h du matin je quittai le camp, les remerciant tous de m'avoir donné ma chance. Je pris le premier train vers l'ouest. Ça n'était qu'un saut de puce d'une trentaine de miles. Je descendis à l'hôtel *King George* où je réservai pour deux jours puis j'allai me balader, en touriste.

L'hôtel des sources fut la première chose que je voulais voir. Il fallait monter une longue côte pour s'y rendre mais je n'avais que ça à faire. J'ai toujours aimé nager,

je n'étais pas fameux en distance, mais j'aimais m'amuser dans l'eau en piscine couverte. Celle ci était vraiment tentante et on pouvait louer des maillots. Je laissai mes vêtements dans un placard avec la clé accroché à la ceinture. L'eau chaude et sulfureuse sortait directement de dessous terre. J'y entrai doucement pour commencer mais une fois habitué je me mis à nager vigoureusement dans tous les sens alors que les autres restaient sur place ou faisaient la planche. Je m'amusai aussi à jeter ma clé au fond de la piscine et à plonger pour la rattraper et cela à maintes reprises. Au bout de vingt minutes j'en eus assez. D'avoir nagé et plongé tout ce temps je me sentais un peu fatigué.

Je me rhabillai et allai m'en retourner à pieds mais je n'avais pas fait deux cents mètres qu'un vertige me prit et je tombai quasi évanoui. Un couple qui passait par là me releva pour me porter jusqu'à un banc public et tout ce dont je me souviens c'est une voix disant : encore un de ces touristes inconscients. Je dus rester là dans les vapes deux heures peut être. D'avoir nagé et plongé comme je l'avais fait dans cette eau sulfureuse à près de quarante degrés centigrade avait fini, sans que je m'en rende compte, par pomper toute mon énergie et m'avait laissé totalement épuisé. Tout en reprenant mes esprits, je remarquai que ma bague en argent était toute noircie sous l'effet du soufre contenu dans l'eau et il me fallut deux jours pour la nettoyer et lui rendre son brillant. Encore une bonne leçon pour moi.

Je passai encore deux jours à visiter les autres curiosités du coin avant de repartir pour de nouvelles aventures.

Je me rendis à la gare et pris un billet de train pour *Calgary*. Une fois arrivé, j'expédiai ma grosse valise à Toronto pour ne garder que la petite avec l'indispensable car j'avais appris que la seule façon de voyager c'est léger pour aller vite.

Je me dirigeai vers une halte de routiers appelée « *Truck Town* » où je pensais trouver à me faire embarquer. Je ne pus tomber mieux. En moins d'un quart d'heure, un tracteur routier *Ford* 1949 tirant une remorque-plateau à voitures à vide vint s'arrêter aux pompes. C'était un modèle ordinaire à essence. Sur la portière on pouvait lire « *Inter Mountain Car Transport* » et comme adresses : *Calgary* (Alberta) et *Windsor* (Ontario). Quand je vis *Windsor* j'allai voir le chauffeur et lui demandai s'il ne connaissait pas quelqu'un avec qui je pourrais faire la route car j'allais justement à *Windsor*. Il me scruta un moment avant de me dire qu'il allait me prendre, ça lui tiendrait compagnie. Je glissai ma petite valise sous le siège et nous voilà partis. Nous nous dirigeons plein sud jusqu'à *Coutts* et *Sweet Grass* à la frontière U.S. Et comme nous roulions à vide nous passâmes la douane en cinq minutes.

Le gars roulait jour et nuit ne s'arrêtant que pour manger et faire le plein. Il allait à plus de cent à l'heure et ne ralentissait jamais sauf à la vue des flics. Je n'arrivais pas à comprendre comment il pouvait rester éveillé aussi longtemps. De temps en temps je m'appuyai la tête contre la vitre de la portière avec ma veste comme oreiller et somnolai. Mais lui roulait toujours. On finit par arriver à *Détroit* puis *Windsor* où j'étais tout près de chez moi. Après tout ce trajet, deux cent cinquante miles c'était un saut de puce. Je le quittai sur la grand-route après l'avoir remercié et commençai à lever le pouce.

Il était environ sept heures du soir quand j'arrivai à Toronto et, un peu plus tard, j'étais à la maison.

Je ne l'ai appris que beaucoup plus tard mais les chauffeurs qui roulent non-stop, jour et nuit, sont généralement sous *Benzedrine* ou autre truc comme ça.

Je restai près de trois semaines à la maison et comme j'étais devenu un héros de la route parmi mes copains, je dus payer le coup à tout le monde. Ils allaient encore en classe et étaient fauchés. Nous étions à la fin Novembre et je me retrouvai moi même fauché et sans perspective de boulot car ici on me considérait toujours comme étant trop jeune.

En désespoir de cause, je fis de nouveau appel à ce service de livraison de voitures. J'appris qu'il y avait un convoi pour la fin de la semaine et qu'ils cherchaient encore quelques chauffeurs. Comme on se souvenait de moi là bas on me répondit qu'il y aurait sûrement une place pour moi.

C'était reparti. Le froid arriva plus tôt que d'habitude cette année là mais néanmoins j'espérais toujours pouvoir trouver du travail. A cette époque là la plupart des chantiers de construction fermaient pendant l'hiver de sorte qu'il n'y avait guère d'emplois disponibles. Autre chose : je ne cotisais pas à l'assurance chômage et n'avais donc droit à rien du tout.

Donc je repris le volant, le ventre plein à l'heure des repas et bien au chaud la nuit. Le matin c'était chacun son tour de vérifier que toutes les voitures démarraient bien. La température continuait à descendre chaque jour en dessous de zéro. Ce convoi mit bien plus de temps que prévu car nous essuyâmes des tempêtes de pluie neigeuse, puis il fit extrêmement froid et dans les *Prairies* nous eûmes le blizzard. Ça devenait franchement dégueulasse et je pense que c'était prémonitoire de ce qui allait m'arriver. Fini la plaisanterie.

Calgary, fin du voyage de nouveau. On nous remit notre paie et cette fois encore nous étions livrés à nous-mêmes. Je trouvai une chambre pour la nuit et commençai d'arpenter les rues à la recherche d'un autre boulot. Tout ce qu'on pouvait trouver c'était faire la vaisselle dans un restau et encore il fallait attendre la quinzaine pour être payé. Je n'avais pas assez sur moi pour régler ma chambre et ma nourriture aussi longtemps, ça pouvait encore aller pour deux jours, c'était vraiment frustrant et en plus la température qui continuait de descendre au dessous de zéro. Alors je me dis que la meilleure chose à faire était encore de m'arracher de là.

Ma petite valise elle même commençait à m'embarrasser. A la gare j'en retirai quelques objets que j'expédiai chez moi. Il me restait environ quatre dollars et avais 2500 miles à parcourir. J'avais sur moi une veste $\frac{3}{4}$, un pantalon de laine et une paire de mocassins avec des chaussettes fines. J'entrai dans un magasin *Hudson Bay Co* et achetai pour un dollar un bonnet de laine.

La nuit était presque tombée quand je sortis à pieds de la ville me dirigeant vers l'est. Je pus faire en stop une dizaine de kilomètres jusqu'à une intersection en pleine campagne. Il était dans les 9 heures du soir. Une nuit noire et une température très en dessous de zéro. Je me remis à marcher. Pas un véhicule en vue. J'avais déjà les pieds gelés et je n'osais m'arrêter. Je finis par arriver à hauteur d'une ferme aux

fenêtres éclairées. J'hésitai un moment, savoir si je devais y aller pour demander un abri pour la nuit. Ce sont mes pieds qui décidèrent à ma place en fait. Ils me faisaient atrocement mal. J'arrivai devant la porte et frappai. Une voix d'homme âgé me demanda ce que je voulais. Pouvait-il me laisser dormir dans la grange pour la nuit, dans le foin, il faisait tellement froid dehors. Mon cœur se serra quand il me répondit pas question et j'allais repartir quand il ajouta : c'est dans ma maison que tu vas te réfugier, entre mon gars.

Au fur et à mesure que je me réchauffais, mes pieds me firent encore plus mal qu'avant. Le vieil homme me dit que j'étais arrivé à temps, un peu plus et j'aurais eu de graves ennuis. Le couple me donna à manger et me gâta comme si j'avais été leur fils unique. Il y avait un camion de lait qui passait chez eux tous les matins, ils allaient me réveiller à 4H30 le lendemain pour le petit déjeuner avant de partir et le chauffeur allait me prendre avec lui un bout de chemin, une centaine de miles à peu près. Après le dîner nous restâmes un moment ensemble, assis devant le feu, puis ils me firent monter dans une des chambres mansardées. Le lit était ancien avec un vieux matelas et un édredon en vrais plumes d'eider. En trente secondes je m'éteignis comme une chandelle.

L'heure du départ arriva vite. Ils m'appelèrent pour le petit déjeuner puis je me tins prêt à partir avec le camion du laitier. La femme m'avait préparé quelque chose à emporter pour déjeuner et, je ne le sus que plus tard, le vieil homme avait glissé un billet de deux dollars dans la poche de ma veste. En nous disant adieu, je ne savais comment les remercier tous les deux de s'être occupé de moi comme ils l'avaient fait. Sans leur hospitalité j'aurais pu mourir de froid. Le camion du laitier mit des heures et des heures pour faire ces cent miles, il faisait sa tournée de livraison, autrement dit arrêt, départ, arrêt, départ et ainsi de suite. Nous finîmes par arriver à *Bassano* (Alberta) et là le chauffeur me dit qu'il ne pouvait pas m'emmener plus loin. Je le remerciai et me retrouvai de nouveau au bord de la route.

A cette époque de l'année sur les anciennes routes il n'y avait pratiquement pas de circulation. Tu pouvais marcher des heures sans rencontrer une seule voiture. En plus de ça, dans les *Prairies*, une chance si tu aperçois ne serait-ce qu'une vague colline. Il faisait encore en dessous de zéro et je recommençai à avoir froid aux pieds. Je n'arrêtais donc pas de marcher. Je pus quand même être pris en stop par deux fois pour une vingtaine de miles. C'étaient des éleveurs de bétail qui allaient de ranch en ranch. Par ici c'est comme si tu allais voir ton voisin d'à côté. Je finis par arriver à *Medicine Hat* et j'eus la chance de pouvoir dépasser cette ville d'une vingtaines de miles encore. Et je me retrouvai au bord d'une route secondaire au milieu de nulle part. L'après midi était déjà bien avancée et la température commençait à baisser rapidement. Je me remis à marcher comme à mon habitude pour ne pas refroidir. J'eus encore une occasion de me faire prendre en stop jusqu'à arriver à une dizaine de miles de *Maple Creek* (Saskatchewan). Il faisait nuit à présent et très froid. J'attendis une heure à l'intersection à me les geler. Rien ne pouvait m'abriter du vent glacé, aucun arbre, rien que *la prairie* à perte de vue. Un vieux *pick-up* survint se rendant à *Maple Creek* et si le cœur m'en disait je pouvais monter à l'arrière qui n'était pas

bâché. A l'avant outre le chauffeur deux femmes se tenaient serrées. Il y avait une petite lucarne coulissante à l'arrière que le chauffeur ouvrit pour me causer. Mais avec le vent glacial qui me gelait les fesses j'entendais à peine ce qu'il me disait. Je finis quand même par comprendre qu'il avait sa vieille capote militaire quelque part à l'arrière et que je pouvais l'enfiler. Je la trouvai sous une botte de paille et j'en fis comme une tente autour de mon corps tandis que je me collai le visage dans l'ouverture arrière. Ils avaient une bouteille de whisky d'ouverte qu'ils se passaient de l'un à l'autre et ils me la tendirent par l'ouverture pour que je puisse en prendre une gorgée moi aussi.

Il pouvait être dix heures du soir quand nous arrivâmes en ville. On me déposa au seul endroit encore ouvert à cette heure et c'était la piscine municipale. J'y entrai en rampant pour ainsi dire et aperçut un vieux poêle à bois au milieu de la salle diffusant sa chaleur. Je m'en approchai pour me dégeler. Seul étranger ici j'étais suspect pour tout le monde. Une fois réchauffé je fus abordé deux fois pour savoir si je voulais jouer du pognon. Je refusai, plus tard peut être. J'en profitai pour demander s'il n'y avait pas un hôtel dans le coin. On m'en indiqua un tout à côté.

Je n'avais plus qu'un dollar en poche mais j'y allai quand même. Je me renseignai à la réception, la chambre coûtait deux dollars, payable d'avance. Je ne les avais pas. Il y avait une cabine téléphonique dans le hall et j'appelai chez moi. C'est ma mère qui me répondit et je lui expliquai mon problème. Elle voulut parler au réceptionniste pour lui demander s'il ne pouvait pas me donner quand même une chambre pour la nuit en attendant l'ouverture de la banque où elle m'enverrait un mandat télégraphique de dix dollars. Il refusa. Il fallait payer cash et d'avance. Elle me demanda encore de lui donner une adresse pour m'envoyer les dix dollars mais je n'en avais aucune et puis dès le lendemain je serais parti de toute façon. Je lui dis de ne pas s'inquiéter, je la rappellerai plus tard.

La seule chose que je pus obtenir du réceptionniste fut l'adresse de l'Armée du Salut, au bout de la rue, une maison particulière où je frappai. Un homme entrouvrit la porte pour me demander ce que je voulais. Je lui répondis que je me les gelais dehors, que j'étais fauché et cherchais où coucher pour la nuit. Après m'avoir observé un moment il me répondit qu'ils ne recevaient personne ici, qu'il fallait que j'aille ailleurs et il me ferma la porte au nez. Je me rendis alors à la gare de chemin de fer. Je m'installai sur un banc pour essayer de dormir un peu mais le gardien vint me secouer, je ne pouvais pas dormir ici, ni rester d'ailleurs, c'était interdit. Comme il faisait peut être moins 25 dehors, je lui répliquai pas question, qu'il appelle les flics s'il voulait mais moi je restais là.

Alors il se ravisa et me demanda de le suivre jusqu'à la chaufferie qui ressemblait à un cachot, sans lumière. Il y avait déjà trois traine-savates qui y dormaient. J'allai me résoudre à faire comme eux quand je vis un énorme rat grimper sur un des dormeurs. D'autorité je retournai alors dans la salle d'attente, m'étendis sur un banc en disant au gardien qu'il me réveille quand la police serait là, pour rien au monde je n'allais dormir dans ce trou à rats. Cette fois j'étais vraiment en rogne et il s'en aperçut. J'en avais ma claque décidément de ce soit disant charmant petit coin

appelé *Maple Creek*, Saskatchewan, où un pauvre ado gelé, affamé et sans le sou n'avait décidément aucun secours à attendre de personne.

La police ne se pointa pas finalement et c'est le soleil à travers les verrières qui vint m'annoncer qu'il était temps de déguerpir et d'entamer un nouveau jour.

Je me remis à marcher vers le nord depuis la sortie de la ville. Au bout de trois miles environ un camion de ravitaillement me prit à son bord jusqu'à la grand-route. Le chauffeur avait vu dans quel piteux état j'étais et sortant sa musette m'avait offert un sandwich et versé du café de sa thermos. Je me crus alors au paradis, franchement. Ce café chaud et ce sandwich comblèrent cette journée et me redonnèrent le moral. Au moins j'étais tombé, pour une fois, sur un brave type au Saskatchewan. Il me déposa à un carrefour et continua vers le Nord tandis que je reprenais la direction de l'Est. Et de me dire que, en tous les cas, cette ville allait me laisser un sacré (mauvais) souvenir le restant de ma vie.

Et de continuer à marcher, marcher et encore marcher. Pas de circulation du tout. J'allai comme ça depuis près de trois heures quand je finis par tomber sur un géomètre en train de faire des relevés de terrains. Je lui demandai s'il ne pouvait pas m'emmener même sur une courte distance, juste pour avoir un peu de chaleur près du moteur. Il me demanda ce que je fichai d'abord sur cette route. Ben, on m'a dit que c'est la nouvelle *Trans-Canadienne* qui passe par Toronto. Désolé de te décevoir, mon gars, c'est bien la *Trans-Canadienne* mais elle est toujours en construction et pas encore ouverte. Il faut que tu prennes l'ancienne route qui passe à quatre miles plus bas. Allez, viens, je vais t'emmener et te déposer sur la bonne route. OK ? Merci M'sieur, vous êtes mon sauveur.

Le vent continuait à souffler et la température toujours très en dessous de zéro. J'avais les pieds enflés et je commençai à ne plus les sentir du tout. Je me mis à courir et à sauter pour activer la circulation. Je m'arrêtai quand j'aperçus de loin une voiture qui arrivait dans mon sens. Je levai le pouce, gardant mon autre main dans ma poche en croisant les doigts. Elle s'arrêta, Dieu merci, et je montai à bord. Derrière le siège avant il y avait un cageot de pommes superbes et je ne pouvais en détacher mes yeux, jusqu'à ce que le conducteur s'en aperçoive et me demande si j'en voulais une (Tu parles!) Allez sers toi. Merci, c'est que je n'ai guère mangé ces derniers jours. Alors tu te ressers quand tu veux.

C'était une vieille berline *Nash* de 1938 ou 40 et j'avais remarqué que les portes arrières avaient été condamnées avec des points de soudure. L'homme me dit qu'il se rendait à Toronto. Je faillis m'étrangler, j'avais la bouche pleine de pomme et je renvoyai tout sur mes genoux. Vrai ? Pourriez vous m'emmener jusque là bas ? Ouais, je pense bien, c'est toujours mieux d'être accompagné si quelque chose vous arrivait dans un coin paumé comme celui-ci. Alors là, je me sentis vraiment soulagé. Il y avait un sac de couchage à l'arrière. Après avoir roulé plusieurs heures tout en bavardant, l'homme décida de s'arrêter une heure ou deux pour faire un petit somme. Il rangea le véhicule face au vent et baissa très légèrement les vitres en laissant tourner le moteur à cause du chauffage mais aussi parce qu'il n'osait pas couper le contact de peur de ne pouvoir redémarrer par ce froid. Il s'allongea à l'arrière dans le

sac de couchage et moi je me recroquevillai à l'avant près du volant. Je m'en fichais des crampes ou de quoi que ce soit, du moment que j'étais à l'abri et au chaud.

Nous repartîmes à l'aube. On traversa *Winnipeg* sans s'arrêter. Le vent soufflait fort à travers *les Prairies* plates comme la main. Le froid s'insinuait à travers les portières. Nous fîmes de l'essence à une des rares stations-services entre Winnipeg et l'Ontario. Pendant qu'on nous faisait le plein, l'homme alla jusqu'à l'atelier pour chercher une vieille boîte en carton vide qu'il déplia et attacha avec un bout de ficelle devant le radiateur en guise de pare-vent me faisant remarquer qu'il aurait dû y penser plus tôt. Nous reprîmes la route et, de fait, le chauffage donnait beaucoup mieux maintenant. Nous roulâmes pendant des heures, pratiquement sans croiser personne. Nous sortîmes des *Prairies* pour entrer enfin en Ontario et retrouver la végétation qui coupait quelque peu le vent glacé.

Nous venions d'entrer à *Dryden* et l'homme tombait quasiment de sommeil. Nous nous arrêtâmes prendre un café et il me demanda si je ne pouvais pas conduire à sa place un moment. OK! Pas de problème. Il s'installa à l'arrière et s'endormit aussitôt. Je pris le volant, de nuit donc, la route était dégradée et assez étroite, zigzaguant parmi de nombreux lacs et à travers des collines granitiques. Ça devenait fatigant à la longue mais je traversai *Fort William* et *Port Arthur* (aujourd'hui *Thunder Bay*) sans pépin. Il y avait encore soixante miles pour arriver à *Nipigon* où la route se divise en deux. Je traversai la ville et arrivai jusqu'à l'embranchement. J'avais le soleil dans les yeux et j'étais crevé. Me garant sur le côté, juste après le *Nipigon Bridge*, je stoppai pour le réveiller et lui dire que je ne savais plus où aller. Une fois qu'il fut debout, je lui expliquai que les routes 17 et 11 se séparaient là, fallait-il prendre à gauche ou à droite, ou aller tout droit, il n'y avait aucun panneau indicateur ? D'abord tout droit me répondit-il, jusqu'au premier panneau à un mile d'ici à peu près. Si tu vois 17 sur le panneau tu fais immédiatement demi tour et tu prends l'autre route qui sera la 11 Sud, la bonne route, celle qui nous mènera direct jusqu'à Toronto. La 17 elle s'arrête à *Schreiber*, à soixante miles plus au Sud.

1 mile (Américain) = 1609,344 mètres

1 foot (Américain) = 0,3048 mètre

1 inch = 2,54 centimètres

(Conversion ° C en ° Fahrenheit) $((? °C \times 9) / 5) + 32 = °F$

(Conversion ° F en ° Celsius) $((?°F - 32) \times 5) / 9 = °C$

Je me glissai à mon tour dans le sac de couchage à l'arrière de la voiture. J'étais crevé d'avoir conduit toute la nuit pendant que l'autre dormait. Quelques minutes ne s'étaient pas écoulées, du moins il me le sembla, que je ressentis une violente secousse qui me retourna de sorte qu'en ouvrant les yeux je vis à travers la vitre de mon côté et assez indistinctement des arbres et le ciel qui défilaient comme si nous roulions à cent à l'heure. J'allais refermer les yeux quand je fus projeté au plafond,

incapable d'imaginer ce qui m'arrivait. Sur le coup je crus que j'avais rêvé mais je réalisai aussitôt que si tu es en train de rêver tu ne peux en même temps te demander si tu rêves. Encore un choc violent et les soudures des portières arrière cédèrent et l'eau s'engouffra. Encore abruti de sommeil, j'entendis quelqu'un crier : « *Sors ! Sors ! Ça va péter !* » Il fallait d'abord m'extraire du sac de couchage et c'était pas facile étant à moitié réveillé mais je pus apercevoir l'homme qui se tenait debout sur la berge à une dizaine de mètres au dessus de moi hurlant de toutes ses forces. L'eau traversait la voiture d'une portière à l'autre. Bien que la neige n'y était pas trop épaisse, j'eus beaucoup de mal à escalader la berge surtout avec des chaussures de ville. Quand je me retrouvai debout auprès de l'homme j'étais complètement trempé, gelé et furieux. Qu'est-ce qui était arrivé ? J'en sais rien, je me suis retrouvé projeté et précipité en bas dans la rivière. Je lui demandai où nous étions. J'en sais rien. Comment ça vous n'en savez rien ? Franchement j'en sais rien. Je redescendis à la voiture voir si on pouvait récupérer quelque chose. Elle s'était échouée sur la rive, cassée en deux. Or le coffre était ouvert et j'aperçus trois bidons d'essence de cinq galons. Je l'ignorais, ça aurait pu exploser, moi avec, et je compris tout de suite pourquoi l'homme criait si fort. Tout ce que je pus récupérer fut le sac de couchage dégoulinant et une paire de bottes. Je remontai sur la route et, après être resté plantés là une vingtaine de minutes, je fus d'avis de repartir à pieds. Dans quelle direction ? Il n'en savait rien de sorte que c'était à moi d'en décider. J'estimai qu'il valait mieux suivre nos traces de pneu dans la neige, donc de revenir en arrière. Après une heure de marche j'aperçus une cabane en contrebas près de la voie ferrée. Nous allâmes frapper à la porte. Un homme s'y trouvait qui était employé au télégraphe. Il nous demanda d'où nous sortions. Nous avons eu un accident et avons besoin d'aide. Pouvait-il prévenir la police ? OK. Il télégraphia au poste de *Nipigon* qui lui répondit qu'ils allaient venir tout de suite. En fait il leur fallut deux heures pour arriver et je demandai au télégraphiste pourquoi ils avaient mis autant de temps mais il me répondit que c'était le temps normal pour venir directement de là bas. Où nous sommes ici ? Vous êtes à quarante cinq miles de *Nipigon*. Et ça prend deux heures ? Comme nous revenions avec lui sur les lieux de l'accident, je réfléchissais. Cette route était effectivement en très mauvais état, étroite, sinueuse et accidentée par endroits, par moments il fallait emballer le moteur pour gravir les pentes enneigées. Les chasse-neige ne travaillaient pas de nuit. Il y avait ça et puis nous étions toujours sur la 17 alors que nous étions censés être sur la 11... Nous roulions vers un cul de sac. De toutes façons c'en était un pour la bagnole. Il avait dû dépasser le panneau indicateur jusqu'à ce qu'il s'endorme au volant et quitte la route pour tomber dans la rivière. En revenant à *Nipigon*, je pus constater que cette 17 n'était qu'une misérable piste et que j'avais rien perdu d'avoir roupillé tout le temps à l'aller. Arrivés à l'intersection de la 11 et de la 17, je vis que le panneau était bien là donnant la direction de Toronto et de *Lakehead* mais en venant dans l'autre sens c'est à dire en roulant vers l'Est il n'était pas visible. Franchement je commençais à en avoir plein le dos. Ce foutu panneau qui était à moins de cent mètres après le croisement et qu'il avait raté. La police voulut qu'on fasse un constat. En ce qui me concerne ça allait être

vite fait : moi je dormais. A *Nipigon* je téléphonai chez moi et Moman m'annonça qu'elle allait m'envoyer dix dollars sur ses économies et que je n'avais qu'à attendre sur place son mandat télégraphique. Sitôt celui-ci arrivé, j'allai directo à l'hôtel prendre un bon repas puis un bon lit. J'en eus pour trois dollars. Après être repassé voir les flics, j'étais libre de repartir. Quant au propriétaire de la voiture, je lui demandai ce qu'il allait faire à présent. Il allait se mettre en quête d'une dépanneuse et ça allait bien lui prendre deux jours. Je crus comprendre qu'il était assuré tous risques, mais de toutes façons il avait perdu le pari qu'il avait fait avec un copain à Toronto que sa vieille bagnole serait encore capable de faire toute la route sans pépin. Il avait perdu mais pas par défaillance mécanique mais par faute de conduite. Après une bonne nuit, je me réveillai de bonne heure et en forme et marchai jusqu'à la route faire du stop. Je traversai le pont et m'assurai que je me trouvais bien sur la bonne route, ne pas faire la même bourde que la veille. Passée la réserve indienne, j'étais presque arrivé au bord du *lac Nipigon* quand se présenta ma première occasion de la journée. C'était un camion de forestiers se rendant à *Longlac*, 125 miles plus loin, sur un chantier d'exploitation. Il m'emmena jusque là et me déposa à un poste de contrôle avant de s'engager dans un sentier forestier. Le préposé sortit de la baraque et me demanda où j'allais. Toronto. Il me répliqua que je ne pouvais aller plus loin à moins d'avoir un transport assuré. Pourquoi ça ? Il y a cent trente miles jusqu'à *Hearst* la plus proche agglomération. C'est une mauvaise route forestière et on ne peut l'emprunter sans se faire enregistrer au départ et à l'arrivée. D'ailleurs il y a un autre point de contrôle à mi-parcours. Il faut donner son heure prévue d'arrivée et si à l'heure dite on n'est pas arrivé, on laisse filer encore trois heures avant de partir à ta recherche. Il me fallut donc attendre encore une heure avant que ne se pointe une voiture. Le conducteur après avoir rempli la formalité d'enregistrement offrit aimablement de m'emmener. Et me voilà reparti. Passés les deux autres points de contrôle, on me déposa en ville. Je voulus de nouveau tenter ma chance en allant plus loin mais cette fois elle me tourna le dos. J'attendis à la sortie de la ville jusqu'à la nuit tombée. Rien. Il était tard et j'avais de plus en plus froid. N'y tenant plus je me dirigeai vers la gare pour m'allonger sur un banc et essayer de dormir un peu. Vers minuit il y eut un changement de quart et le connard qui était de service vint me dire qu'avec lui il n'était pas question de laisser des parasites s'installer ici et il me poussa dehors. Je marchai une bonne heure puis m'arrêtai. J'avais vu une grande caisse en carton qui trainait au bord de la route et comme j'avais une boîte d'allumettes je la déchirai en morceaux pour y mettre le feu. Une fois démarré je cassai quelques branches mortes à deux arbres qui se trouvaient là et pus ainsi entretenir le feu jusqu'au matin. Sitôt le soleil levé, je le laissai mourir, jetai un peu de neige dessus et me remis à marcher. Ce n'est que deux heures et demi plus tard que survint un semi-remorque qui allait directement à Toronto. Il s'arrêta pour me prendre à son bord et, ce faisant, me sauva la vie je pense. Ainsi j'avais survécu à cette longue équipée mais j'étais déjà impatient de repartir. Cette fois c'est le volant d'un camion que je voulais absolument avoir entre les mains, d'une façon ou d'une autre. On était maintenant en Décembre et au Canada, chez *Eton's*, ils avaient grand besoin de chauffeurs car les

quelques semaines précédant Noël étaient pour eux une période d'intense activité. Ils avaient de pleines camionnettes de colis à livrer à domicile et ils étaient prêts à embaucher tous ceux qui se pointaient, sans y regarder de trop près. J'y allai donc pour un entretien qui dura cinq minutes et, vingt minutes plus tard, je ressortais tout équipé, en parfait livreur. Encore une heure et on me confiait mon premier chargement à livrer. Je leur demandai à quelle heure je devais rentrer mais ils me répondirent que je n'avais qu'à continuer mes livraisons jusqu'à l'heure où plus personne n'ouvre à personne. C'est ainsi qu'il m'arriva certains jours de livrer encore à onze heures du soir. Je ramenaient ce qui restait et dès le lendemain je repartais avec un nouveau chargement. Quelques jours avant Noël, un chauffeur se démit quelque chose en transportant un gros réfrigérateur. Il ne pouvait reprendre son travail qu'après les fêtes. J'étais au dépôt en train de charger quand quelqu'un vint me trouver pour me dire de tout laisser tomber et de prendre en main l'autre camion de livraison. On avait dû me choisir parce qu'à l'époque j'étais le plus costaud. En fait on ne m'avait jamais demandé mon âge exact. Je continuai donc dans ce boulot jusqu'à passé Noël et restai embauché à temps plein pour ce genre de grosses livraisons.

L'as du Yukon (que je croyais être !)

On était entré dans l'année 1952 et j'avais de nouveau des fourmis dans les jambes. Depuis l'âge de deux ans, durant la crise économique, mes parents travaillèrent l'un et l'autre à bord d'un bateau naviguant sur les grands lacs, mon père comme chef cuisinier, dix mois sur douze, et ils continuèrent ainsi plusieurs années, jusqu'après la guerre en fait. Ils me confiaient à des amis qui changeaient tous les ans et jamais au même endroit et je suppose que cela contribua à développer chez moi ce besoin de bouger tout le temps. Quelle meilleure façon de voir du pays que de faire chauffeur-routier. Le beurre et l'argent du beurre en somme. Voyager et être payé pour ça. Pour la première fois j'avais un job à temps plein comme chauffeur de camion. Au Canada, chez *Eaton's*. Je livrais des appareils ménagers de toute sorte dans un rayon de cent miles autour de Toronto. On était deux pour transporter et livrer des frigos et des cuisinières parfois jusqu'au troisième étage, un boulot qui te cassait les reins mais un bon moyen aussi pour un jeune homme de se faire les muscles pour mieux les utiliser plus tard. Un jour en buvant une bière avec deux copains après le travail, ils me dirent qu'ils avaient vu une annonce où on recherchait des chauffeurs de camion expérimentés pour aller dans l'Ouest, à *Edmonton*, Alberta. Dès le lendemain nous allâmes tous les trois voir ce qu'il en était. Il s'agissait d'un aller simple, payé au forfait plus tous les frais. Mais évidemment ça n'était qu'un aller simple, sans embauche au bout.

Les deux jours suivants je me tâtai le pouls et j'allai finir par laisser tomber quand *John* vint me trouver pour me dire qu'ils avaient augmenté le tarif et qu'ils avaient besoin d'urgence d'un dernier chauffeur. Je fus d'accord finalement et comme j'avais très envie de revoir les Rocheuses c'était l'occasion. Quelques jours plus tard nous étions présents à l'appel, tous les dix, chacun ayant un tracteur routier à conduire

mais avec deux autres en remorque. C'était nouveau pour moi. Mais les camions et leur attelage avaient été alignés face à la sortie, prêts à partir, car certains chauffeurs n'avaient encore jamais rien remorqué, ne parlons pas de deux véhicules à la fois, et comme le portail, les clôtures et certains véhicules qui se trouvaient là en avaient fait les frais antérieurement, à présent tout était mis en place d'avance. Plus qu'à démarrer et à rouler droit devant. Le lendemain matin nous nous mêmes en route. Pas de problème pour sortir de la ville et le convoi prit la direction du Nord jusqu'à *North-Bay* (Ontario) puis celle de l'Ouest vers *Sault-Ste-Marie* (Ontario). C'étaient des routes en mauvais état et étroites sur lesquelles on ne pouvait rouler qu'à faible allure et il nous fallut seize heures pour arriver à *Sault* (alias *Soo*). Le lendemain matin nous arrivâmes de très bonne heure sur les quais pour monter les camions sur le ferry avant qu'il n'y ait foule. Nous passâmes sans problème sur la rive américaine de *Soo* (Michigan) d'où l'on nous guida jusqu'au détroit de *Mickinac* pour prendre ensuite la US 2 filant vers l'Ouest. A l'époque la route de l'Ouest côté Canada, n'était pas encore ouverte et pour rejoindre les provinces de l'Ouest il fallait d'abord entrer aux États Unis jusqu'au Minnesota avant de pouvoir entrer de nouveau au Canada. Il restait encore un tronçon à faire au nord de l'Ontario pour relier le Canada d'un bout à l'autre, de l'Atlantique au Pacifique. En ce qui nous concerne, il nous fallut suivre la US2 vers l'ouest jusqu'à *Shelby* (Montana), prendre la direction du Nord jusqu'à *Sweet-Grass* et enfin passer la frontière pour ressortir à *Coutts* (Alberta). Après c'était plein Nord par *Calgary* jusqu'à *Edmonton*. Nous eûmes bien quelques problèmes en cours de route mais enfin rien de sérieux. Le voyage était terminé et on nous paya cash sur place. Il pouvait être dans les dix heures du matin quand nous nous retrouvâmes libres comme l'air. On se dit au revoir et chacun s'en alla de son côté. Quatre d'entre nous ne savaient où aller, ni même où nous étions exactement. Nous traînâmes dans les rues et tombèrent sur un vieil hôtel, l'*hôtel York*. Comme on ne tenait pas à dépenser tout notre argent avant d'avoir retrouvé un autre boulot, *John* entra seul pour demander le tarif. Il revint pour nous dire que c'était deux dollars par personne. Il retourna à l'hôtel et réserva une seule chambre et pendant qu'il remplissait les formalités avec le réceptionniste, tous les trois nous nous faufilâmes à l'intérieur, nous cachant dans le hall jusqu'au moment où nous vîmes *John* monter avec la clé. Nous sortîmes alors de notre cachette, ni vu ni connu, pour le rejoindre et nous nous retrouvâmes ainsi tous les quatre dans une seule chambre qui n'avait qu'un seul lit et tout petit encore. Nous partageâmes le prix de la chambre, cinquante cents chacun, puis nous nous couchâmes tout habillés en travers du lit, tous les quatre. Nous étions crevés et nous dormions à poings fermés quand nous fûmes réveillés par des coups et des cris. Nous bondîmes sur nos pieds pensant que nous avions à faire à toute une bande. Nous restâmes silencieux. Le tapage reprit semblant monter du hall d'entrée quand tout à coup une grosse voix s'éleva : « *Y'a t'il quelqu'un dans cette chambre non déclarée ?* » Nous commençons à serrer les fesses. Les coups reprirent et la voix cria : « *Police, ouvrez ou nous enfonçons la porte !* ». On entendit une voix crier : « *va te faire voir !* » Puis ce fut le bruit d'une porte qu'on enfonce et c'est à ce moment que j'aperçus la corde d'évacuation en cas d'incendie. J'ouvris la fenêtre,

balançai la corde à l'extérieur, attrapai mon sac et commençai à descendre pendant que les trois autres se ruaient derrière moi, descendant beaucoup plus vite d'ailleurs, mais heureusement nous n'étions qu'au deuxième étage et je sautai dans la rue juste avant qu'ils me tombent dessus. Nous filâmes par une allée pour ressortir dans une rue par derrière. A peine le temps de se dire adieu et nous nous dispersions comme une nuée de moineaux. Nous ne nous sommes jamais revus. Il était alors quatre heures du matin et je me dirigeai vers la gare pour y finir ma nuit. Sacrée ville n'empêche ! J'étais vraiment arrivé dans l'Ouest, l'Ouest sauvage !

Je finis par tomber sur l'YMCA (Young Men Catholic Association) où je trouvais un lit pour cinquante cents la nuit. Je passai les six jours suivants à parcourir la ville en tous sens à la recherche d'un travail, n'importe lequel, et je commençais à désespérer au point de rentrer dans un restau boire une bière ou deux pour me remonter le moral. J'entamai la conversation avec le gars de la table d'à côté. De fil en aiguille il en vint à me demander ce que je faisais comme travail. Je lui répondis que c'était de conduire des camions sur de grandes distances, de l'Atlantique au Pacifique ou presque. Il me lança alors un regard intéressé et me demanda si j'étais disponible pour un boulot dans mes cordes, s'agissant de transporter du matériel sur un chantier d'exploration minière. Ils cherchaient un expert en explosif et un chauffeur justement. En réalité il s'agissait de transporter ce matériel jusqu'au YUKON et d'aider à l'aménagement du site ce qui allait demander une année au moins. Je le remerciai en lui payant une bière. Il n'était nullement intéressé dans l'affaire mais occupait un emploi de bureau dans une société de prospection.

Le lendemain dès la première heure j'étais devant les bureaux de la compagnie en question. Il venait juste d'embaucher *Smitty*, expert en explosif dans l'armée qu'il avait quittée il y avait pas mal de temps pour vagabonder, sans attache avec qui que ce soit ou quoi que ce soit. C'était un genre de boulot pour lui. Après c'était mon tour et on me demanda ce que je voulais. Je répondis qu'un gars du bureau d'à côté m'avait dit qu'on cherchait un chauffeur pour le Yukon. Qu'est-ce que tu sais conduire comme camions ? Quel genre d'engins sais-tu manier ? Ma réponse fut brève et je leur lâchai que je savais manier tout ce qui était sur quatre roues. On me regarda bien un peu curieusement après cette sortie et il me sembla que le temps s'était arrêté mais l'autre reprit calmement : Eh bien comme nous sommes déjà très en retard, OK, on t'engage. Quel genre de test dois-je passer et quand ? Quel test ? fit l'autre. Tu viens de nous dire que t'es un chauffeur tout terrain, alors c'est bon. Sois là demain matin de bonne heure et avec tes affaires. Les autres t'aideront à charger et nous partirons sitôt que ce sera fini.

Je fus sur place en avance de presque deux heures, rongé par mon frein en attendant. Les autres arrivèrent enfin et on me conduisit de l'autre côté de la ville pour prendre en main le *Ford 1949 type Dumper* à simple essieu et benne basculante, le genre d'engin (le seul en fait) que je détestai conduire précisément et encore aujourd'hui. Il fallait une sacrée place pour manœuvrer avec ça du fait de son faible rayon de braquage, plusieurs marches arrière et marches avant étaient nécessaires pour pouvoir faire demi tour. Il avait quand même une transmission à cinq vitesses et

un essieu à deux vitesses, j'en avais l'habitude donc pas de problème sur ce point.

Un gars de la Société monta à côté de moi pour me guider jusqu'au quai de chargement où il allait me donner un coup de main. Il avait entendu la réponse que j'avais faite sur mes aptitudes et ça avait dû l'intriguer car, arrivé sur les lieux, il chercha à me prendre en défaut en me conseillant de faire une manœuvre que je ne connaissais pas et qui fut un fiasco. Décontenancé, je lui demandai si j'étais viré après ça ? Il éclata de rire et rétorqua : mais non, jeunot, on a tous connu ça. Aujourd'hui c'était ton tour d'apprendre encore quelque chose, tout simplement. Allez on y va, OK ?

Il nous fallut à peu près une heure et demi pour charger le camion : des foreuses, de l'outillage de toutes sortes, des chariots transporteurs et six bidons de 45 gallons d'essence. La route de l'Alaska n'était pas à l'époque la route touristique qu'elle est devenue et les stations d'essence étaient distantes de plus de cent miles les unes des autres. Et puis, plus on roulait vers le Nord, plus l'essence était chère. Nous ne devions donc pas toucher à notre réserve avant d'avoir quitté l'*Alcan Highway* (surnom de la route de l'Alaska) pour nous enfoncer à l'intérieur du Yukon.

1 US gallon = 3,785 litres

Le grand jour arriva enfin où notre convoi pour le Yukon prit le départ. James R. Mc M... était le chef de l'expédition, roulant en tête dans une *Chevy* toute neuve en compagnie de son beau père qui devait être notre chef cuisinier au camp de base. Puis venait *Smitty* et *Chuck* à bord d'un camion *Ford* à ridelles modèle 49 transportant le ravitaillement et du matériel de camping. Puis *Swede* (le Suédois), un colosse, conduisant une jeep de l'armée, surplus de la guerre, avec quatre caisses d'explosif et quatre tentes de l'armée américaine dans une petite remorque. Puis le gros camion à benne basculante piloté par mézigue et Bill M... Nous transportions la grosse foreuse de marque *Joy*, une paire de chenilles pour engin de transport de minerai, six bidons d'essence ainsi que divers outillages et équipements.

A la sortie d'*Edmonton*, nous prîmes la direction du Nord par la vieille route n°2. Ce n'était qu'une centaine de miles de pavés, puis de gravillons et autres saloperies du genre. Nous roulâmes ainsi jusqu'à *Slave Lake*, trajet pénible et rendu glissant par les pluies des jours précédents. Nous descendîmes pour la nuit dans un refuge en rondins. A 6H du matin nous étions tous debouts et prêts à partir. Le vieux s'était levé à 4 heures et demi pour allumer le feu et préparer le petit déjeuner. Ça crevait les yeux que cet homme là allait devenir une valeur sûre dans notre équipe.

On roula ainsi jusqu'à *Peace River* où l'on s'arrêta pour manger un morceau. On nous servit le déjeuner avec ce que je crus être un verre de bière américaine faiblement alcoolisée (3,2%). J'allais en boire une gorgée quand *Swede* arrêta mon geste et me demanda si j'avais déjà bu de l'eau de cette couleur là. Non. Alors bois pas ça maintenant, tu ferais mieux de prendre du thé ou du café. On n'a pas le temps d'attendre deux jours ici que tu sortes des chiottes. Je le remerciai de son conseil pendant que lui buvait sa flotte.

Je fus vraiment épaté à la vue du grand pont sur la *Peace River*. Il paraissait ne pas être à sa place ici, dans le Nord, nous donnant l'impression d'être revenu dans le

Sud. Mais la réalité nous rattrapa aussitôt après l'avoir traversé en nous retrouvant sur la route gravellée.

Nous poursuivîmes notre route jusqu'à *Dawson Creek* (Colombie Britannique) où nous restâmes deux jours, notre chef ayant sans doute à y régler certaines affaires. On nous donna une chambre pour nous installer. Puis j'allai faire un tour regarder les boutiques et voir ce que je pouvais acheter comme souvenir. C'était une petite ville aux rues sales et aux bâtiments bas, comme dans les films. Le carrefour central était marqué par un poteau peint en blanc et entouré d'une chaîne. C'était le Kilomètre zéro, le début de l'*Alcan* (Alaska Highway) et comme j'avais un petit *Kodak* je le pris en photo ainsi que la devanture de la bijouterie « *Dawson Creek* » uniquement pour me rappeler nom de l'endroit.

Nous reprîmes la route en direction de *Fort Saint-John*, un centre très actif. Des camions-citernes et autres n'arrêtaient pas de monter et descendre dans des nuages de poussière. Puis, alors que nous avions fait une trentaine de miles au nord de la ville, survint une pluie torrentielle et toute cette poussière se transforma en une rivière de boue. Les chauffeurs du coin n'en ralentissaient pas pour autant leur allure et au moment de me dépasser ils m'envoyaient de la boue plein le pare-brise au point que les essuie-glace ne me servaient plus à rien et que je roulais à l'aveuglette. Je dus m'arrêter à plusieurs reprises pour essuyer la boue du pare-brise. Une fois qu'ils eurent quitté la route pour rejoindre leur chantier, la pluie put enfin laver mon pare-brise comme il faut.

Une fois dépassé *Fort Nelson* on rencontrait encore ici et là de vieux camions de l'armée américaine abandonnés depuis le temps de la construction de l'*Alcan* (route de l'Alaska). Quand un camion tombait en panne de moteur, avait un essieu de cassé ou en panne d'essence tout simplement, on l'abandonnait carrément sur place car ça revenait moins cher que de venir le dépanner. C'est pourquoi tout de suite après la guerre presque tous les gens d'ici disposaient de camions ou autre matériel provenant de l'armée américaine.

Après *Fort Nelson* nous continuâmes à rouler vers le Nord jusqu'au col de *Summit Lake*. Il continuait de pleuvoir à verse et la route n'était qu'un borbier. Pour la montée du col c'était une vraie planche à savon mais la seule chose qui me redonna courage fût d'avoir conscience de vivre une expérience toute nouvelle à laquelle je tenais plus qu'à tout l'or du monde.

Une fois le col franchi nous longeâmes le *Lac Muncho*. La route avait été taillée à flanc de montagne. *Chuck* avait déjà fait cette route et nous montra l'endroit où pendant sa construction un bulldozer avait basculé dans le lac. C'était trop profond pour qu'on puisse le récupérer et on le laissa là. D'ailleurs on pouvait l'apercevoir quand l'eau du lac était parfaitement calme.

Nous poursuivîmes jusqu'à *Laird Hot Springs* et encore une fois *Chuck* trouva le moyen de nous montrer quelque chose. On se gara en dehors de la route pour établir notre campement. C'est alors qu'il nous demanda de nous déshabiller et de le suivre en caleçon dans les fourrés ce que nous fîmes avec un peu d'appréhension, nous demandant ce qu'il manigançait, était-ce pour une sorte d'initiation destinée aux

bleus encore jamais venus dans le Nord ? Nous continuâmes à le suivre néanmoins. Il y avait des bûches de bois posées les unes à côté des autres sur le « *muskeg* » détrempé.

Le **muskeg** « tourbière de graminées », en **algonquin** désigne un type de paysage, de milieu, de végétation et de dépôt. Le mot entre dans le vocabulaire dans les années 50 alors que le développement des ressources progresse vers le Nord. Tourbière et terrain organique sont des termes voisins qui désignent des formes de paysages nordiques caractérisés par un milieu humide et une végétation (p.ex., le muskeg d'épinettes noires) classés sous le nom botanique de tourbière (subdivisée en bog et en fen)

Nous marchions dessus et au bout d'une centaine de yards nous commençâmes à sentir une odeur de soufre, de plus en plus forte, et aperçûmes par endroits comme un brouillard. On s'arrêta finalement au bord de l'eau et *Chuck* nous invita à y entrer mais tout doucement, sans faire les fous. Je pensais pour ma part à la présence d'alligators ou je ne sais quel monstre du genre, mais non, rien de tout cela, cette eau était simplement à plus de 37° c, il fallait donc s'y plonger progressivement pour éviter le choc thermique. Une fois remis de notre surprise, nous fîmes une partie de polo. L'eau était profonde d'environ un mètre et demi. Nous avions donc tous pied mais il fallut que je fasse mon intéressant en me montrant aussi bon nageur que Tarzan lui même. Je nageai donc dans tous les sens comme un fou mais dix à quinze minutes plus tard je faillis me noyer. L'eau chaude et la vapeur avaient pompé toute mon énergie et je ne pouvais même plus remonter sur le bord. *Sweed* me sauva en me tirant hors de l'eau, me traitant d'imbécile, de jeune écervelé qui méritait une correction. Mais j'étais tellement crevé que je ne pensais qu'à me glisser dans mon sac de couchage et dormir jusqu'au matin. Décidément je n'avais rien retenu de la leçon au sujet des sources chaudes car c'était la seconde fois qu'elles me jouaient ce tour, la première fois c'était à *Banff*.

Nous reprîmes la route nous dirigeant toujours vers la frontière du Yukon. Je remarquai que tous les trois quatre miles la route comportait un virage à 90 degrés sans raison apparente. Je remarquai aussi que, juste avant chacun de ces virages, se trouvait un panneau, un grand panneau STOP (octogone rouge) avec écrit dessus le nombre de tués à cet endroit et quand çà s'était produit. Or il n'y avait aucune autre indication d'un danger quelconque sur cette route. *Chuck* m'expliqua que ces virages à angle droit qui obligeaient donc à changer de direction à chaque fois avaient été prévus en cas d'attaque aérienne pour tenter d'échapper aux avions japonais mitraillant en rase motte.

Nous arrivâmes enfin à la frontière du Yukon. J'étais devenu (du moins je le pensais) un routier du nord confirmé et m'imaginai déjà en « *Mad trapper of rat river* » (trappeur fou de la vallée du rat). *Watson Lake*, Yukon, mon premier arrêt au pays de la ruée vers l'or. Il y avait un garage avec des pompes à essence, deux maisons en tout et pour tout, plus l'*hôtel du Watson Lake*, grande bâtisse en rondins qui devait nous héberger pendant deux jours. Elle comportait plusieurs chambres minuscules, une salle à manger et un bar-salon (plus bar que salon au demeurant !) Pour avoir une idée des prix, prenons une bière dans un hôtel de Toronto ou d'Edmonton, çà coutait

dans les vingt cents la pinte (am. 0,473 l) pour une bonne bière canadienne. La bouteille de bière américaine à 3,2% d'alcool coutait au Yukon à peu près 1 dollar et 25 cents la pinte. Pareil pour la nourriture, un hamburger coutait chez nous environ 75 cents, au Yukon c'était 7 dollars le plat mais, heureusement, l'abondante garniture compensait un peu.

Le lendemain, *Jim* (le patron) partit en affaire. Quant à nous, en bons canadiens au sang bien rouge, on se dit que la meilleure façon de contribuer à l'économie locale était d'encourager le bar et de faire circuler la monnaie. La boisson glissait bien finalement malgré le prix qu'on avait déjà oublié. A un moment donné, le barman se trouva mêlé à une violente discussion avec un mineur hors de lui (pas du genre tendre le gars mais dur comme le roc). Une bagarre s'en suivit entre eux deux, le mineur voulut porter un coup au barman mais le rata et c'est lui qui se retrouva à terre. Un de ses copains voulut alors lui sauver l'honneur en frappant le barman avec une chaise en bois dur. Et comme il fallait s'y attendre il se trouva un pote du barman pour rendre coup pour coup aux deux mineurs à l'aide d'une bouteille de bière. De sorte que l'affaire fit boule de neige et toute la salle fut en effervescence. Jusqu'à *Swede* (le Suédois) qui se mit de la partie, non point pour venger un copain mais par tradition nordique et lui était à cent pour cent pour le maintien des traditions.

Entre temps, *Swede* avait acheté une pleine caisse (24 cannettes) de bière pour notre chambrée. Je finissais de boire la mienne tout en regardant fasciné le cassage de gueule. C'était exactement comme dans les vieux westerns mais là çà n'était plus du cinéma et le sang coulait pour de vrai. *Swede* se fraya un chemin jusqu'à moi, s'empara de la caisse de bière et m'entraîna vers la sortie. Il voulait que je monte sur le toit pour y mettre ses bières à l'abri. Il m'aida à grimper, me passa la caisse en me criant de la protéger comme la prunelle de mes yeux. Ce que je fis en commençant par en déboucher une et me la boire, une que personne d'autre ne pourrait boire. Je pense que John Wayne lui même aurait applaudi à cette bagarre. Certes il y avait pas mal de dégâts et la Police montée vint mettre tout ce monde dehors. Plusieurs gars durent aller se faire soigner avant de rejoindre leur camp de base. En général dans ces cas là c'était l'employeur qui réglait la note au patron du bar ce qui lui permettait d'y être bien accueilli quand même la fois suivante. C'est ainsi que, très vite, le « *teenager* » que j'étais devint un vieil affranchi.

Le lendemain nous eûmes la surprise de voir *Jim* se pointer pour nous dire qu'il y avait changement de programme. Et un changement radical. *Dawson City*, le but de notre voyage, était annulé. Nous allions maintenant nous diriger vers *McDame Creek*. Je lui demandai pourquoi çà? Il me répondit qu'il y avait une route à une vingtaine de miles d'ici qui revenait vers le sud jusqu'en Colombie Britannique et de là par une piste ouverte au bulldozer on arrivait à la *mine de Cassiar*, une mine d'amiante, ouverte depuis pas longtemps. Vous voyez, *McDame Creek* c'est la première montagne que vous apercevez là bas, OK ? Ben pour moi en tous les cas c'était pas OK du tout. J'avais embrayé plein pot pour aller jusqu'à *Dawson City* et même au delà. Mais *Swede* me rappela que c'était *Jim* qui payait et que c'était sa décision. Je n'avais d'autre choix que d'accepter (Encore une bonne leçon pour ma

gouverne) .

A cette époque la route en question ne faisait guère que 130 miles, étroite, plutôt faite pour les bulldozers. Il y avait un règlement selon lequel elle devait être fermée dans un sens pendant douze heures afin de laisser passer les transports dangereux puis dans l'autre sens pour douze heures.

Donc nous redescendîmes, d'abord jusqu'à un campement aménagé, puis, à l'approche de *McDame Creek*, nous nous installâmes pour bivouaquer. Nous allâmes couper des branches d'arbre pour servir de support à nos toiles de tente et organiser autour notre petit monde. On m'avait donné une scie égoïne. N'en ayant jamais vu je ne savais comment m'en servir mais j'appris vite, bien entendu, en me suspendant d'une main à une branche pour l'incliner et de l'autre la scier par le milieu. Seulement il arriva qu'au moment d'entamer une nouvelle branche la lame de la scie ripa et vint m'ouvrir le pouce. Je peux, depuis lors et très professionnellement, attester que mes os ont bien la couleur de l'ivoire. Mais en un instant cette couleur vira au rouge vif. En pareil cas l'assistance médical consistait pour le cuistot à venir me plonger la main dans une casserole d'eau oxygénée jusqu'à ce que ça finisse de mousser puis de m'entourer la blessure d'un morceau de torchon jusqu'à ce que ça s'arrête de saigner. Encore une autre leçon.

Notre camp de base prit rapidement forme et chacun s'installa dans une routine quasi militaire. Après le dîner, comme nous étions en train de bavarder, *Smitty* demanda à *Jim* : maintenant que nous voilà ici qu'est-ce qu'on va bien pouvoir faire ? *Jim* lui expliqua qu'un bulldozer allait venir le lendemain matin pour ouvrir une piste à flanc de montagne à environ 350m du sommet. Là haut on pensait avoir trouvé un gisement important d'argent-plomb d'excellente qualité, à 85% exactement, et on nous chargeait de l'extraction. Si quelqu'un allait se remplir les poches avec ça nous savions que ce ne serait pas nous de toutes façons.

Pendant qu'on ouvrait la route au bulldozer, *Smitty* et *Chuck* aménagèrent un emplacement pour stocker les explosifs. *Swede* donnait un coup de main au chauffeur de bull. Maintenant que j'étais un vrai pionnier du Nord on me confia la tâche de couper et d'alimenter en bois tous les poêles du campement.

Le chemin d'accès au sommet étant achevé, on me demanda de l'essayer avec une jeep puisque j'étais le seul chauffeur professionnel de la compagnie. Au moment où j'allais démarrer, *Smitty* me cria d'attendre un moment, il voulait monter là haut des bâtons de dynamite. La jeep avait une boîte de vitesse classique plus une auxiliaire ainsi que quatre roues motrices. Mais j'eus beau les combiner toutes de toutes les manières possible, nous n'avancions qu'à grand peine. Certaines pentes étaient parfaites pour un bull mais infernales pour une jeep. Nous faillîmes nous renverser en reprenant de l'élan mais avec tout ce poids supplémentaire dans nos poches de pantalon ça nous tirait plutôt en arrière. Le Bull dut rester encore plusieurs jours avant que cette piste puisse être praticable pour nous.

Le boulot allait commencer pour de bon à présent. Nous trouvâmes un unique filon d'argent plomb mais de première qualité. Il nous fallait l'extraire à la main. On l'évaluait à environ cent mille livres. C'est là que *Smitty* entra en scène. Pendant que

nous creusions autour du gisement, lui allumait un cigare et le mâchait nerveusement. Puis il plantait un bâton de dynamite, coupait un bout de mèche et fixait le détonateur. N'ayant jamais vu d'explosion à la dynamite ailleurs qu'au cinéma dans les westerns de Roy Rodgers où des salauds font sauter un barrage, je me carapatais vite fait à chaque fois mais *Smitty* lui allumait nonchalamment la mèche avec son cigare et sans se presser venait s'accroupir derrière le plus proche gros rocher tout en continuant à fumer. Moi pendant ce temps je continuais de courir tandis que l'explosion découpait dans le gisement une tranche de minerai aussi proprement qu'un boucher le fait d'un beefsteak. s

Les jours suivants ça devint presque de la routine : *Smitty* faisait sauter et nous on dégageait et évacuait le minerai. Les sacs qu'on utilisait avait 18 pouces de long et 12 pouces de large mais pesaient près de cent livres. Il fallait les amener près d'une rampe et de là les descendre un par un jusqu'à la jeep à une centaine de mètres plus bas. Cela faisait partie de mon travail. Au début j'arrivai à descendre comme ça jusqu'à 75 kilos mais dès que j'eus pris le rythme ce fut cent kilos à la fois et pour finir je pouvais presque courir jusqu'à la rampe avec un sac sous chaque bras.

Un jour *Smitty* me joua un sacré tour. Pour moi (et il le savait) si tu laissais tomber un bâton de dynamite celui ci explosait aussitôt. Et puis il devait penser qu'on pouvait bien rigoler un peu sur le dos d'un bleu, à mon avis du moins. Donc j'étais appuyé contre la jeep en attendant un prochain chargement quand *Smitty* s'approcha en se dandinant et tirant de sa poche revolver un bâton de dynamite (tout comme Bat Masterson) il le lança dans ma direction. Le bâton vint heurter le rebord de la jeep, se cassa en deux et tomba à terre. Je devins alors tout pâle et détallai illico jusqu'en bas de la montagne pour ne m'arrêter qu'une fois arrivé au campement. Et pas question que je remonte là haut tant que *Smitty* y serait encore. Quand toute l'équipe rentra au camp, ils me trainèrent *Smitty* en tête jusqu'au ruisseau glacé et m'y balancèrent en guise de punition. Ils en rigolèrent pendant une bonne semaine. *Smitty* disait qu'il n'avait pas pu s'empêcher de faire cette blague. Mais les jours suivants il m'apprit un tas de choses sur l'emploi de la dynamite, des mèches et des détonateurs. Ce qu'il fallait faire et surtout ce qu'il ne fallait pas faire.

Les semaines suivantes passèrent sans incident. Un beau matin, *Jim* se mit à gamberger. Pourquoi utiliser la jeep pour transporter quatre ou cinq sacs seulement à la fois ? Alors que nous avons ce camion *FORD* à benne basculante qui restait là inutilisé. On pouvait très bien faire monter le jeunot avec jusque là haut pour ramener un vrai chargement. Hé, mon pote, crois-tu que tu es capable de monter là haut avec le camion? Bien sûr que je peux, je suis chauffeur professionnel, c'est pour ça qu'on m'a embauché. (A mon tour maintenant de montrer à ces mecs là que je m'y connaissais comme chauffeur) Je démarrai donc le *FORD* et me voilà parti. Mais personne n'avait voulu monter avec moi. Je roulai jusqu'à l'entrée de la piste et enclenchai la première pour attaquer la montée. A force de monter et descendre sur le flanc de cette montagne avec la jeep, je ne m'étais même pas rendu compte à quel point la piste était étroite. J'en avais parcouru environ un tiers et avais déjà dépassé la limite des arbres. A présent la vue était partout dégagée y compris du côté où par

moments un des pneus jumelés se trouvait dans le vide. J'avais beau raser la falaise, la route n'était pas encore assez large pour ce camion et une roue tournant dans le vide c'était quelque chose qui avait de quoi m'inquiéter, non? (Étais-je toujours le stupide ado qui cherchait à mordre dans un morceau trop gros pour lui ?). Impossible de faire demi tour ni de reculer. Au fur et à mesure que je montais, la pente s'accroissait de plus en plus. A un moment donné, je passai sur une roche ce qui fit bondir le véhicule et je sentis mes roues tourner toute seules. Il était plus que temps que j'arrive sur la plateforme, je n'aurais pu ré embrayer. Mais enfin j'avais réussi !

A présent il fallait que je fasse demi tour avec le bahut. Comme je l'ai déjà dit, il braquait très mal, il lui fallait de la place pour ça. Or je ne disposais que d'un espace d'environ une fois et demi la longueur du camion. Il me fallait faire des marche avant et arrière successives d'à peine un mètre et demi, braquant, contrebraquant. J'en étais presque à la moitié de mon demi-tour quand je m'aperçus que j'avais dépassé le rebord de la plateforme. J'avais juste un peu de marge derrière moi face au vide et c'est alors que je fis une très grave erreur. Je pensais être en marche-arrière alors qu'en fait je me trouvais en marche-avant. Toutes ces manœuvres avaient fini par m'embrouiller. J'accélérai pensant reculer alors qu'au contraire je me mis à avancer, tout l'avant du camion dépassant le rebord de la plate forme. J'avais écrasé la pédale de frein de toute mes forces en me cramponnant au volant, fermant les yeux en désespoir de cause. Quand je les rouvris je ne vis rien juste au dessous de moi mais remarquai une saillie rocheuse six cents mètres plus bas environ. Droit devant c'était le grand air mais au delà, de l'autre côté de la vallée, j'aperçus la mine d'amiante de *Cassiar* où l'on découpait en tranches le haut de la montagne. La seule chose qui me vint à l'esprit à ce moment là fut que ma dernière heure était arrivée et que mon aventure dans le Nord allait s'arrêter là.

J'avais des freins hydrauliques et s'il prenait fantaisie au moteur de caler ils pouvaient lâcher eux aussi. Avec un pied sur l'embrayage et l'autre sur la pédale de frein enfoncée jusqu'au plancher, comment faire pour me tirer de là vivant ? Les anciens camions disposaient d'un starter à main et aussi généralement d'une manette des gaz pour réduire la vitesse. Je tirai à fond cette manette, lâchai l'embrayage faisant hurler le moteur et lâchai en même temps la pédale de frein. Les roues arrière commencèrent à tourner sur place, l'avant s'inclina un peu plus au dessus du vide mais grâce aux roues motrices qui accrochèrent le camion put se redresser après un soubresaut et reculer enfin. La manette toujours tirée à fond, il commença à remonter en arrière. Je repoussai alors la manette et le moteur se remit à tourner à son régime normal. Comme je n'avais pas la place de descendre du camion, je dus continuer mes manœuvres avant/arrière pour achever mon demi-tour. Alors croyez moi je sautai du camion pour embrasser le sol. (Quelle leçon, encore !!!)

Pendant ce temps *Swede* était déjà parti avec la jeep pour m'aider à charger. Il eut vite fait de comprendre ce qui m'était arrivé et me dit que ce n'était plus la peine de charger, ce camion était trop large pour ce genre de piste et, en pleine charge, je ne serais sûrement pas arrivé vivant jusqu'en bas. Nous redescendîmes au camp de base pour garer le camion. *Swede* me fit venir sous sa tente et m'offrit une bière premier

choix en me disant que je l'avais bien méritée.

Les semaines qui suivirent, le boulot marchait bien, sans pépin sérieux. Mais un jour, alors que nous bossions perdus sur la montagne voilà qu'une tempête de neige nous arriva dessus. Elle tombait drue, fouaillée par le blizzard. Nous dûmes abandonner sur place la jeep et le matériel. La couche de neige augmentait rapidement, trop risqué pour rouler là dessus. Nous redescendîmes donc à pieds. Une fois arrivés sous le couvert des arbres, la neige se transforma en pluie glacée. Elle s'était entassée sur la grande tente où nous nous reposions et celle-ci sous le poids s'était effondrée.

Il fallut attendre trois jours avant de pouvoir récupérer la jeep et le matériel. Nous étions obligés de fermer le site pour la durée de l'hiver, impossible de continuer à travailler sur la montagne dans ces conditions et avec ce dont nous disposions. Nous passâmes les deux semaines suivantes à faire transporter le minerai jusqu'à *Helena* (Montana) où il y avait une fonderie. Des chauffeurs qui retournaient dans le sud en profitèrent pour rentrer à pleine charge, un bon business pour eux. Une fois notre tâche terminée, nous démontâmes le camp, rechargeâmes le tout et en route jusqu'au *Watson Lake Hôtel* où nous fîmes la fête pour la dernière fois avant de redescendre vers le sud.

Après cet épisode qui m'avait permis de me faire un peu d'argent, je rentrai à Toronto en stop. Je montai dans un camion de déménagement qui était pressé d'arriver à *Halifax*. En apprenant que j'étais un chauffeur professionnel, le gars borda le camion pour aller illico s'étendre sur la couchette en me criant que c'était à mon tour de conduire. Et finalement nous ne devions pas cesser de rouler ensemble les trois mois qui suivirent.

MAIS çà ... c'est une autre histoire.

« *Mitchel Pacific* »

Direction la Floride (en principe !)

Revenons à l'année 1956. Je cherchais un autre travail. Mais çà me démangeait de voir la Floride. Maintenant que l'hiver était là, c'était le moment de trouver un job pour aller là bas en étant payé pour çà.

Plusieurs années auparavant, étant en classe de quatrième au collège, j'avais trouvé un petit boulot pour les vacances chez *Mc Cord Cement & Construction Co.* A l'époque on projetait de construire l'*Ontario Food Terminal* à Toronto (Ontario) pour la vente en gros de fruits. Comme je connaissais bien la fille de l'ingénieur principal de la boîte qui était en classe avec moi, je me fis un peu pistonner par elle pour avoir la chance de travailler sur le chantier. J'y passai tout l'été jusqu'à la rentrée.

Une fois construit, ce terminal devint une vraie mine d'or pour les transports routiers vers et en provenance de la Floride, comme c'est le cas partout au Canada et

aux États Unis. Ayant déjà travaillé sur le chantier et pensant qu'il devait y avoir du travail là bas je me décidai d'y aller voir.

Comme je tournai à l'angle du bâtiment principal, je me trouvai face à face avec un grand camion *Mack Modèle B* à cabine sans couchette. Il était rouge avec le capot et les garde-boue noirs. Sur le pare-choc avant en grosses lettres peintes on pouvait lire « j'en suis tout secoué » (?) Le fournisseur était là avec le chauffeur en train de monter un train de pneu tout neuf.

Je pus dire un mot au chauffeur qui se trouvait être le fils du patron. Ils possédaient trois camions. Deux étaient affectés pour le Sud, la côte Est et la Floride pour les livraisons dans tous les États de cette zone. Le troisième était affecté au *Lakehead, Fort William* et *Port Arthur*, villes jumelles qu'on appelle aujourd'hui *Thunder Bay* (Ontario). Je lui demandai si par hasard ils n'auraient pas besoin d'un chauffeur. Il me répondit qu'ils avaient un chauffeur-livreur pour le nord qui était âgé et qui aimerait bien ne plus s'occuper que de la vente en laissant la conduite du camion à un plus jeune. Il m'invita à entrer pour qu'on voit ça ensemble. Il me proposa de me rembourser mes frais pour accompagner *Sam* dans le nord à titre d'essai, pour voir si je savais me débrouiller avec le camion. J'acceptai. *Sam* partait vers 9 heures du soir pour *Timmings*, Ontario, où se trouvait leur succursale. On put, encore s'estimer heureux d'avoir pu démarrer à minuit. *Sam* avait pris le volant pour sortir de Toronto puis s'engager sur la route 11 et rouler jusqu'à *Barrie* (Ontario) soixante miles au nord de Toronto. Là il me dit que c'était à mon tour de conduire. Nous changeâmes de place et avant même d'avoir eu le temps de monter les vitesses, *Sam* s'était endormi, ronflant encore plus fort que le moteur du vieux *Mack*. A croire que, décidément, ça allait encore finir comme la première fois avec ce chauffeur qui dormait tout le temps pendant que je me farcissais toute la conduite.

C'était encore l'ancienne route et pas du gâteau sur les 900 miles. Plus nous roulions vers le nord et plus la température baissait. Arrivés à *Cobalt* il faisait 38° en dessous de zéro. Je commençais à avoir froid aux jambes et la bouche de chaleur côté passager ne m'était d'aucun secours car *Sam* y avait posé ses deux pieds et sa couverture par dessus. On traversa *New Liskeard* où le petit arrêt-routier était le seul endroit d'ouvert. Il est temps de te réveiller, *Sam*, et d'aller casser une croute !

Une fois à l'intérieur du restau, *Sam* me dit que ça faisait bien longtemps qu'il n'avait dormi comme ça pendant qu'un autre conduisait. Si en plus j'étais capable d'affronter le Nord en plein hiver, alors je pouvais être sûr d'avoir le job. Alors, en somme, ce camion c'est comme qui dirait le mien maintenant? Oui, M^osieur, il est à toi. Un instant, lui dis-je, et je sortis pour aller arracher ces glands de chapeau mexicain qui étaient suspendus au plafond de la cabine, devant le pare-brise. Je fais plus d'un mètre quatre vingts et ils me les cassaient franchement à se balancer comme ça devant mes yeux. Je les rapportai à *Sam* pour qu'il les garde en souvenir mais lui se mit à rire déclarant qu'ils n'en valaient pas la peine et les jeta dans la poubelle.

Nous arrivâmes à *Timmings* dans le courant de la matinée à temps pour décharger. Puis on rechargea le camion d'une nouvelle cargaison à livrer à *Lakehead*. J'étais mon maître à présent. Je repris le volant mais pas sans avoir trouvé une vieille

bâche pouvant recouvrir les $\frac{3}{4}$ au moins du radiateur et en la rabattant sous le train avant pour servir aussi de pare-vent au carter à huile. Par double précaution je trouvai un peu d'alcool industriel que je versai dans le réservoir de carburant pour l'empêcher de geler. *Sam* trouvait que je chipotais un peu mais moi du moins je tenais à ma peau. Après *Timmins* la route jusqu'à *Lakehead* était une horreur. Je la fis entièrement jusqu'à *Jellico*. Je n'aurais pas pu rouler plus loin. Je n'avais dans la cabine qu'une vieille couverture dont je m'enveloppai, me recroquevillant sur mon siège, les genoux ramenés sous moi. Je me réveillai au bout de deux heures complètement gelé. La température extérieure était tombée bien en dessous des 40 °F. On aurait dit que notre chauffage nous pulsait de l'air glacé en fait. Les vitres étaient recouvertes de givre à l'intérieur. La température du moteur était au plus bas, émettant pas mal de fumée et, avec la demi-douzaine d'autres camions qui se trouvaient là, ça faisait comme un brouillard, sans un souffle de vent pour le dissiper.

Le petit bistrot était ouvert et j'y entrai. La serveuse était en parka et son café aurait pu geler en quelques minutes. Le vieux poêle à bois faisait de son mieux pour réchauffer un peu la pièce. Après une heure passée à se décongeler, je sortis et voulus repartir. Le moteur était encore froid et quand je voulus débrayer après la première il faillit caler. Après avoir réessayé quatre ou cinq fois, j'y renonçai et retournai au bistrot prendre un autre café froid. La transmission arrière était gelée. Il se trouvait là un autre chauffeur qui lui s'était obstiné plus que moi et en avait tordu son arbre moteur. En ce temps là les camions n'étaient pas équipés de ventilateurs thermostatiques comme aujourd'hui. Le ventilo ne variait jamais en fonction de la température extérieure et quand le véhicule était à l'arrêt tout se grippait. Il fallait couvrir l'avant du moteur et rouler à pleine charge pour que ça chauffe un peu.

Après avoir passé encore une heure à essayer de nous réchauffer, moi et un autre gars décidèrent qu'il fallait se secouer. On ne pouvait pas rester planté là tout l'hiver. Nous chipâmes au restaurant deux vieux moules à gâteaux et quelques vieilles guenilles. Pendant que je siphonnais un peu de gas-oil, *Bob* trouva une pelle et commença d'entasser la neige autour du train arrière du tracteur routier. Une fois qu'il eut élevé un muret pour conserver la chaleur, nous imbibâmes les chiffons de gas oil avant de les déposer dans les moules et glisser ceux-ci sous l'essieu arrière. Alors on y mit le feu avec une allumette en nous reculant vivement et attendîmes que les flammes fassent leur effet. On n'oserait pas faire ça aujourd'hui avec toutes les garnitures en plastique à proximité du carter de l'essieu, ça les aurait fait fondre en un clin d'œil. Je le sais, j'en ai vu les conséquences il y a quelques bonnes années de cela.

Ça nous avait pris vingt minutes et nous pouvions maintenant repartir. Et dire que j'étais entré dans cette boîte pour pouvoir découvrir la douceur climatique du Sud, les plages ensoleillées de Floride... Alors que je me retrouvais là, à mi-chemin du Pôle Nord, presque mort de froid ...

Quant à ce chauffeur qui avait voulu brusquer les choses, j'appris qu'il avait dû attendre deux jours avant qu'on vienne avec les pièces de rechange pour le dépanner.

J'arrivai finalement jusqu'à *Lakehead* où je livrai ma cargaison. Je pus trouver une chambre et me reposai jusqu'au lendemain puis attendis les instructions.

On me téléphona pour me dire de passer à *Kapuskasing* prendre un chargement de rognures de fonte et de cuivre et de rentrer directement à Toronto avant la fermeture du Samedi soir. Il y a une loi en Ontario (dite *Loi Bleue*) qui interdit la circulation des camions le Dimanche mais on m'avait dit que ceux qui transportaient des denrées périssables en étaient exemptés. Je ne voyais pas ce qu'il y avait de périssable dans des rognures de métaux. Finalement on me conseilla, si je tenais vraiment à rouler ce dimanche là, d'ouvrir toutes les bouches d'aération à l'avant et à l'arrière, de mettre un cadenas bon marché sur la porte arrière, d'en jeter la clé, et de foncer en priant de ne pas rencontrer de flics. C'est ce que je fis mais ne pouvant m'empêcher de regarder derrière s'il n'y avait pas des flics en vue. J'en croisai trois en fait qui durent penser que je transportais du périssable car ils ne m'arrêtèrent même pas.

Le Lundi matin on déchargea le camion à la déchèterie du coin. Il y avait quelque chose dans ce chargement qui suintait et sentais mauvais. Le plancher de bois et les parois semblaient comme imbibés de cette mauvaise odeur. Je roulai jusqu'au garage pour faire laver l'intérieur du camion avant de le recharger mais l'odeur était toujours là. Alors quoi faire ? On me répondit qu'il ne fallait pas m'en faire pour ça et d'aller au café d'en face voir s'il n'avait pas du vieux marc encore humide et d'en prendre le plus possible. On m'en donna un plein seau qu'on me fit répandre sur le plancher comme *Dustbane* (?) puis de laisser tout fermé pendant quelques heures. Avant de commencer le chargement, je n'avais qu'à balayer ce marc pour laisser croire que l'odeur en question venait d'un précédent chargement de café. Tout le monde s'y laisserait prendre. On n'en finit pas d'apprendre décidément...

La Floride (pour de bon cette fois !)

En décembre 1956 je continuais à rouler dans le Nord de l'Ontario jusqu'à *Lakehead* qui s'appelle aujourd'hui *Thunder Bay* sur la rive nord du Lac Supérieur à 1500 miles de Toronto environ. A cette époque c'était deux agglomérations séparées : *Port Arthur* et *Fort William*. On approchait de Noël et les deux chauffeurs qui allaient livrer en Floride commençait à craindre de ne pouvoir être de retour chez eux pour la fête. De toute façon il y en aurait forcément un des deux qui ne pourrait rentrer à temps. Je demandai donc à mon patron, *Lou*, si c'était possible que je prenne la place du chauffeur qui devait partir livrer dans le Sud. Je n'avais nulle part où aller à Noël pour ainsi dire et puis c'était une occasion pour moi de voir la Floride. On tomba d'accord, on allait me donner cent dollars pour mes frais de voyage (pas de carte de crédit à l'époque) et comme j'étais prêt à partir pour cette destination à n'importe quel prix, j'estimai que j'en aurais quand même suffisamment pour mon argent.

Je repassai chez moi prendre quelques vêtements plus légers, me lavai et me pieutai aussitôt afin de pouvoir partir de très bonne heure le lendemain matin.

J'allai d'abord à *Blithe* (Ontario) à quatre heures de route au Nord Ouest de Toronto pour charger des sacs de navets (les Américains disent rutabagas). Arrivé au

dépôt et avant de commencer à charger on apporta une douzaine de bottes de paille. Le plancher du camion était en bois par où le froid pouvait remonter et geler les légumes, on allait y étendre cette paille comme isolant. Pour les années 50 c'était déjà de la haute technologie mais ça marchait. Ça faisait beaucoup de poussière mais ça marchait. En plus de ce travail manuel on allait m'en donner un autre et je commençais à me demander si c'était bien un chauffeur dont ils avaient besoin ou plutôt d'un garçon de ferme. Mais bon, si tu voulais que ton camion se remplisse autant valait s'y mettre.

Après avoir fini d'étendre de la paille sur le plancher, deux gars commencèrent à apporter chacun avec un diable les sacs de quarante kilos qu'une fois hissés sur le camion je devais empiler jusqu'à cinq sacs l'un par dessus l'autre tout en mettant de la paille autour pour les isoler contre le froid. Tout cela à la main.

Au bout de plusieurs heures de ce coltinage, le chargement fut enfin prêt. Il ne me manquait plus que les documents d'exportation que j'allai demander au bureau. Mais ce fut encore plus compliqué que le chargement lui même. Il ne se trouvait personne habilité à les remplir, le seul qui aurait pu le faire était parti chez le dentiste puis devait aller déjeuner. Impossible de dire ce qui était le plus important finalement : charger le camion ou attendre ces foutus papiers. Tout en pestant contre ce merdier, je commençai à comprendre que finalement ça faisait partie de la procédure.

Après ce qui me parut une éternité, je pus enfin me mettre en route. *Lou* avant de me laisser partir m'avait demandé si je connaissais la route pour la Floride. Bien sûr ! Direct par la US 15 à partir de *Rochester* (État de New York). J'avais bluffé en fait je n'avais fait qu'entendre d'autres chauffeurs en discuter au terminal notamment des fortes côtes qu'on y rencontrait et je supposais que c'était cette route là qu'il fallait prendre.

A l'époque il n'existait pas de moteurs de faible puissance, pas de couchette dans la cabine, pas de frein de compression *Jake Jacobs*, pas d'autoroutes à péage pour vous rendre la route facile. Pire que tout, pas de radio ni de CB. Ces anciennes routes traversaient toutes les villes et villages avec en plus les passages à niveau. Il fallait aussi avoir l'œil sur les flics qui se planquaient derrière les panneaux publicitaires pour mieux surprendre leur proie.

Je passai la frontière U.S. sur le vieux *Whirlpool Bridge* à *Niagara Falls* (chutes du Niagara) et après les formalités je pris la direction de *Rochester* (État de New York) pour m'engager ensuite sur la route n° 15 descendant vers le Sud. N'ayant aucune idée de ce qui pouvait m'attendre, je fonçai sur cette 15 ivre de liberté. Le monde était à moi à présent.

Mais avant d'avoir pu réaliser que rêvasser comme ça en plein jour allait finir par m'attirer des ennuis, je finis par me retrouver sur une très longue descente où il m'était impossible de ralentir. Je fus vite ramené à la réalité au moment d'aborder un virage sec en arrivant vers le fond de cette vallée et je crus bien que j'allais le rater. J'avais ressenti de nouveau cette grosse boule à l'estomac et mes jointures étaient de nouveau devenues toute blanches à force de serrer le volant. J'étais lancé dans la descente sans savoir exactement à combien je roulais, trop vite en tous les cas pour

pouvoir rétrograder. Je dus freiner à mort, surchauffant les freins qui commençaient d'ailleurs à mollir. Je réussis quand même à prendre mon virage mais j'aurais juré que d'un côté les roues du camion avaient décollé de la route. Je pus bientôt m'arrêter et me garer sur le bas côté pour laisser les freins refroidir et reprendre mes esprits. Je commençai à comprendre qu'un jour ou l'autre, dans un cas pareil, je pouvais finir par y passer. Une fois remis, je repris la route en faisant quand même un peu plus attention.

Le trajet me parut une éternité. A part la traversée de petites agglomérations et les feux rouges c'était la cambrousse. La route était très accidentée et faisait beaucoup travailler la boîte de vitesse et les freins. Tout en montant une très longue côte en lacets au sortir de la *Steam Valley* en Pennsylvanie, je me dis qu'avant de redescendre sur l'autre versant je ferais bien d'avoir recours à la pièce la plus précieuse de ma boîte à outils, la clé de 9/16 pouces, et de resserrer mes freins. Par chance il y avait un restaurant au sommet de cette côte. Je m'y arrêtai pour régler mes freins, manger un morceau et faire un petit somme. Une fois réveillé je pris un café en vitesse avant de repartir et après la descente ce fût un vrai plaisir de rouler le long de la rivière *Susquehanna* sur une route facile. En traversant *Gettysburg* je me rappelai qu'il y avait eu la guerre civile dans le coin, que c'était un lieu historique en Amérique. Un peu comme les touristes, j'essayai de découvrir un repère quelconque pouvant m'en laisser un souvenir et regrettai de ne pas avoir d'appareil photo. Je traversai un bout du Maryland puis entrai en Virginie. Il n'y avait pratiquement pas de neige et la conduite devenait plus facile sur route sèche.

Quelque part entre la Virginie et les Caroline du Nord et du Sud, je fus témoin d'un fait significatif. Je ne me souviens plus dans quel État c'était au juste mais l'endroit lui même comme ce qui s'y était passé sont restés bien gravés dans ma mémoire (c'est comme ça quand on vieillit) Je roulais à travers une contrée accidentée et cherchais à m'arrêter quelque part pour déjeuner. C'est alors que j'aperçus en haut d'une côte cette vieille bâtisse à étage complètement isolée. Elle paraissait bien avoir cent ans et on y voyait encore des traces de peinture d'origine. Pas du tout le genre accueillant mais j'avais la dalle. Je garai le camion qui à lui seul occupa d'un coup plus de la moitié de l'emplacement du parking. L'entrée était en fait une sorte de porche divisé en deux par une rambarde donnant accès à deux portes séparées. Un détail auquel je ne prêtai pas attention et, en regardant à travers les carreaux de la porte de gauche, je vis que c'était un bar qui paraissait ouvert. J'y entrai donc et allai m'y asseoir. Il y avait trois types assis à la petite table du fond. Ils se levèrent aussitôt que moi je m'y asseyais. Un serveur noir vint me demander ce que je voulais. Un sandwich au jambon et une bière bien fraîche. Mais lui resta là à me regarder avec de grands yeux. Bizarre. Je lui demandai s'il y avait un problème. Oui, qu'il me répond, je ne peux pas vous servir. QUOI ? J'ai plus de vingt et un ans, alors pourquoi ça? Vous êtes chez les gens de couleur et je ne peux pas vous servir. De couleur ! vous parlez sérieusement ? Pendant ce temps les autres clients étaient quand même restés là pour voir ce qui allait se passer. Bon, ben, qu'est-ce que je fais ? Vous devez entrer par l'autre porte si vous voulez prendre quelque chose. Je ressortis et en regardant

bien je remarquai en effet une petite plaque toute sale avec écrit dessus « Gens de couleur ». Sur l'autre porte il y avait aussi une petite plaque avec écrit « Blancs ». Je sautai donc par dessus la rambarde pour entrer par cette autre porte et allai m'asseoir à l'autre bar. Il y avait deux types en train de jouer au flipper tout en buvant une bière. Le serveur (blanc) vint vers moi pour me demander ce que je voulais. Un sandwich au jambon et une bière bien fraîche. Vous avez çà ? Ouais mais j' peux pas vous servir. Qu'est-ce qu'il y a encore ? Ben, vous sortez de chez les nègres, allez donc plutôt vous faire servir chez eux. Pendant ce temps d'autres gars étaient entrés dans le bar et semblaient prendre un grand intérêt à ce qui s'y passait. Je me rendis compte aussitôt que çà pouvait dégénérer très vite. Un étranger comme moi et à six contre un ç' aurait été pure folie que de vouloir insister. J'aurais pu me cogner les deux mecs du flipper à la rigueur... mais là... Je fis quand même remarquer que j'étais Canadien et ne connaissais donc pas les coutumes locales mais un des gars s'écria : Canadien!... C'est quoi cette merde ? Alors là je compris qu'il était grand temps de me tirer de là.

Je mis plus d'une heure à retrouver un autre coin mais celui-là était tout petit, à peine si on pouvait s'y caser. Qu'est-ce que vous voulez? (Est-ce que çà allait recommencer ?...) Un sandwich au jambon et une bière bien fraîche. OK, voilà votre bière, deux minutes pour le sandwich. Ouf !... enfin on voulait bien me donner à manger et à boire.

Je livrai sans problème ma cargaison au terminal de *Columbia* (Géorgie) mais il me restait ces douze bottes de paille sur les bras, ne sachant qu'en faire. Je quittai la ville par la US 21 en direction de *Savanna* (Géorgie) puis je m'engageai sur la US 17 Sud. La température était montée à 80 ° F et j'étais toujours en vêtements d'hiver dans lesquels je cuisais littéralement. Sur ma route je rencontrai un arrêt-routier vieillot, pur crû je dirais avec deux pompes à carburant, une glacière et un petit restaurant. Je fis le plein et payai la note mais quand on me demanda si j'allais prendre la douche gratuite, ignorant qu'il en existait une pour les chauffeurs, je sautai bien entendu sur l'occasion. J'allai garer le camion avant. Çà tombait bien car j'étais en sueur et mes vêtements d'hiver sentaient mauvais. Je me lavai, revêtis des habits d'été puis allai déjeuner. Ce faisant j'engageai la conversation avec un autre chauffeur et, de fil en aiguille, il en vint à me dire qu'il cherchait du rembourrage pour un chargement d'objets fragiles qu'il devait d'abord livrer à *Atlanta* (Géorgie) mais comme ce chargement devait ensuite prendre le bateau il devait être calé avec soin. Je lui demandai si de la paille fraîche pourrait faire l'affaire. Çà serait épatant si seulement je pouvais en trouver. Faisons un marché, vous me payez ce repas et je vous donne l'équivalent de douze bottes de paille. Le gars n'en revenait pas. Nous fîmes donc passer toute la paille de mon camion dans le sien et il me fila dix dollars en plus. L'affaire se soldait pour moi par un repas gratuit, dix dollars et un camion tout propre.

Mon prochain point de ramassage était à *Belle Glade* en Floride. Le chauffeur de tout à l'heure en avait ramené un chargement d'oranges et maintenant il rentrait chez lui, juste le temps d'y arriver avant Noël. Moi c'était un chargement de légumes verts que j'avais à prendre. Je suivis la US 17 jusqu'à *Jacksonville* (Floride) puis la US 1 directe jusqu'à *West Palm Beach* où je bifurquai vers l'Ouest pour arriver à *Belle*

Glade. Pour la dernière partie du trajet en Floride la pluie se mit à tomber à torrent trois jours durant. J'eus comme l'impression que ça devait être souvent comme ça dans ce coin qu'on disait ensoleillé, du soleil liquide en fait avec la chaleur moite des jungles sud-américaines.

Je trouvai sans difficulté l'entrepôt où devait se faire mon chargement, seulement les légumes verts en question, eux, étaient encore au champ et même pas encore cueillis. Après avoir poussé un coup de gueule et tourné en rond rageusement, je me calmai et leur demandai quand ça serait prêt. Après s'être renseigné sur le temps et si l'état des champs allait permettre d'y retourner pour la récolte, on me répondit qu'il fallait bien compter une semaine. Suuuper ! Qu'est-ce que j'allais foutre pendant ce temps là ?

Comme il y avait un bar pas loin j'en fis ma plus proche destination. Un énorme steak et une immense bière me tinrent occupé jusqu'après minuit. Je retournai un peu titubant au camion et m'y endormis jusqu'à dix heures du matin. Je dus rester à l'intérieur encore une heure car dehors il pleuvait à verse ce qui n'était pas fait pour arranger ma gueule de bois, bien au contraire. Je retournai donc au café et là me revint tout à coup que j'avais un vague oncle que je n'avais jamais vu qui habitait *Hialeah* près du champ de courses. Je téléphonai chez moi pour avoir son numéro et son adresse.

Joseph O'Rourke était son nom. Il était arrivé d'Irlande entre 1910 et 1915 pour se rendre à Détroit dans le Michigan où il avait trouvé du travail. Il était artisan carreleur de profession. S'étant fait une réputation sur place, il se vit offrir un travail à *Orange* au Texas. Il fit alors la rencontre de ma tante à *Windsor* dans l'Ontario lors d'une fête de famille. Par la suite ils se marièrent et allèrent vivre au Texas. Après y avoir fait une partie de sa carrière, il reçut une proposition pour la Floride. Vous connaissez tous Al Capone, le fameux gangster américain. Celui-ci s'y faisait faire une résidence sur mesure et il recherchait un bon carreleur. C'est ainsi que *Joe* et *Iva* déménagèrent pour la Floride où ils demeurèrent pour le restant de leur vie. En dehors de notre lien de parenté, *Joe* et moi nous découvrîmes une grande chose en commun dès le début : l'un et l'autre étions amateurs de whisky, mais qu'est ce qu'un Irlandais et un Canadien aurait bien pu avoir d'autre en commun me direz vous ?

Mais revenons-en à ma vie de chauffeur-routier.

Ayant obtenu le numéro de téléphone de *Joe*, je l'appelai et il me donna aussitôt les indications nécessaires pour me rendre chez lui. Ma tante qui était tombée malade il y avait pas mal de temps était morte deux ans auparavant et *Joe* vivait seul mais aurait bien aimé avoir de la compagnie auprès de la famille. La pluie avait fini par s'arrêter et je me mis en route. J'avais passé presque toute la journée au saloon. N'ayant rien d'autre à faire j'avais donné un coup de main à deux chauffeurs qui déchargeaient au terminal. En contre partie je leur avais demandé de me payer un steak et une bière. Mais je commençais à me faire suer ici et avais très envie de bouger un peu. Je pris la US 27 Sud en direction de Miami, une route à deux voies, toute bombée et étroite (sans bas côtés) à travers les *Everglades*. On approchait de minuit et je n'étais pas en état de rouler plus loin mais je ne pouvais pas me garer

puisqu'il n'y avait pas d'accotement. Je m'arrêtai donc à une petite station-service avec une seule pompe où je pus tout juste me garer et m'endormis aussitôt. D'un autre côté c'était plus facile de trouver une adresse de jour. Le soleil s'était déjà levé et commençait à taper, une lourde vapeur montait des marécages et je me réveillai tout en sueur. J'avais dû remonter les vitres à cause des bestioles. Comme j'allais descendre du camion pour m'étirer les membres je vois un vieux type barbu qui me crie de rester dans le camion. Pourquoi ? Qu'est-ce qui ne va pas ? Sans s'approcher pour autant il me cria encore de monter sur le bac à essence et de sauter aussi loin que je pouvais du camion. Mais pourquoi ? T'inquiète, je t'expliquerai après. Je sautai donc aussi loin que je pus et allai à la rencontre du vieux pour lui demander ce qui se passait. Tu n'as jamais dû venir dans le coin, pas vrai ? Non, pourquoi ? Je m'en doutais. Regarde maintenant sous ton camion. Ce que je vis alors faillit me causer une attaque. Je n'avais jamais vu d'alligators vivants. Il y en avait un allongé juste en dessous du réservoir d'essence avec la queue qui dépassait de l'autre côté du camion. Un monstre (pour moi du moins). L'orignal et l'ours je connaissais mais ce genre de lézard là c'était tout autre chose.

L'homme m'expliqua que les serpents et les alligators les nuits d'hiver sont attirés par la chaleur qui se dégage des moteurs ce qui fait qu'ils viennent toujours rôder autour des camions. Il s'y connaissait et m'expliqua les précautions à prendre dans cette région mais j'avais pu deviner son petit sourire devant ce jeunot effarouché qui venait de vivre une nouvelle expérience.

Il me fit entrer et prépara du café et des tartines pour me remettre de mon émotion. Il m'avoua que grâce à moi il estimait que sa journée était remplie car il ne passait pas grand monde ces temps-ci. Ainsi donc de mon côté j'avais pu rendre service à quelqu'un. Il me montra sur une carte la route pour me rendre à *Hialeah* avant qu'on se dise adieu.

Je trouvai la rue où habitait *Joe* et m'arrêtai devant sa maison. Effectivement on voyait d'ici l'entrée du champ de courses. Il sortit précipitamment et je lui demandai d'abord où je pouvais garer le camion. Sa maison faisait l'angle et elle était séparée de son voisin par une haie de quatre pieds de haut. Il me répondit de me ranger le long de cette haie devant chez le voisin donc et comme je lui demandai si je n'allais pas gêner il répliqua qu'il pouvait bien aller se faire voir s'il y trouvait à redire, lui et le monde entier. Gare-toi là je te dis ! On le respectait dans le coin et il n'y eut pas d'histoire et puis ça c'était jamais vu dans le quartier un gros camion venant du Canada.

Nous passâmes ensemble un sacré bon moment. On s'entendait bien. Le lendemain de mon arrivée il vint me réveiller en me tendant un verre de whisky sec me demandant de le goûter et de lui en donner la marque. Encore assis dans mon lit, j'en pris une gorgée et déclarai aussitôt : *Seagram's*, whisky de seigle, canadien naturellement. Ça scella notre amitié. Avant de prendre le petit déjeuner je dus finir mon verre. Alors seulement il m'invita à venir manger solidement car nous allions à la pêche pour y trouver de quoi faire notre repas. J'étais son hôte, il fallait m'y faire. Je vidai donc le verre de whisky, déjeunai avec lui et nous voilà parti tous les deux.

Arrivés sur la rive il me demanda de rester derrière lui et de ne pas trop m'approcher des hautes herbes. Je ne lui demandai pas pourquoi avant que nous soyons arrivés sur le rivage. Il me répondit qu'il y avait parfois des serpents venimeux dans ces hautes herbes et qu'il valait mieux s'en méfier. Au niveau d'initiation où j'en étais, je ne savais pas si c'était sérieux cette histoire ou si le vieux *Joe* voulait se payer la tête du jeunot mais en tous les cas, à l'époque, je l'avais pris très au sérieux.

Je passai toute la semaine chez lui, y compris le jour de Noël. On se paya du bon temps tous les deux. J'appelai *Belle Grade* où on me répondit que le chargement serait prêt d'ici deux jours. *Joe* et moi on se quitta à regret. Nous ne devions pas nous revoir car il décéda peu de temps après.

Je n'avais jamais bu autant de whisky de ma vie, ni autant à chaque fois. Malgré la gueule de bois et les maux de tête c'était une vraie expérience pour moi et en compagnie de *Joe* j'aurais volontiers continué. Cette visite (la seule et unique de toute ma vie) fut un vrai plaisir.

Je retournai donc à *Belle Grade*, chargeai les légumes et repris la route en sens inverse. Au bout d'une heure je m'arrêtai pour déjeuner. Je demandai à un autre chauffeur quelles étaient les précautions à prendre pour ce genre de chargement. Avec les légumes verts il faut réfrigérer ton chargement. C'est quoi ça ? Expliquez moi. Il faut que tes légumes verts restent humides pour qu'ils ne sèchent pas puis pourrissent. Comment s'y prend-on ? Tu vas à une glacière, y' en a une justement au bout de la rue, et tu demandes qu'on réfrigère ton chargement, ils comprendront. OK. J'y vais tout de suite alors. J'arrivai à l'usine à glace en question et leur expliquai ce que je voulais, ils pigèrent tout de suite et me demandèrent d'entrer le camion à l'intérieur en laissant la porte arrière ouverte. On tira un gros tuyau (une sorte de lance à incendie) jusqu'à l'arrière du camion puis on le pointa à l'intérieur pour envoyer de la glace pilée sur tout le contenu. Il garnirent ainsi de glace tout le chargement comme ils avaient l'habitude de faire et quand ils eurent fini je repris la route. Il y avait deux prises d'air à l'avant et deux à l'arrière de mon camion et pour que la congélation soit plus efficace on m'avait conseillé de les laisser ouverts pour que la glace puisse fondre un peu et descendre jusqu'aux cageots de la pile du bas. J'entrai en Floride par l'US 27 où la température approchait des 80° F et j'arrivai à *Haines City* quand je remarquai dans mon rétroviseur que le camion perdait de l'eau à chaque fois que je m'arrêtais et repartais. J'allai vérifier à l'arrière et m'aperçus que sous l'effet de la température extérieure élevée et en plus avec mes prises d'air ouvertes la glace était en train de fondre. Je me dis alors que dans ces conditions il valait mieux refermer ces prises d'air avant que toute la glace ne soit fondue. Je repartis mais en jetant fréquemment un œil sur le rétroviseur. J'arrivai ainsi à *Ocala* où je pris la US 301 Nord. Il me semblait que la glace ne fondait plus autant depuis que j'avais fermé les prises d'air, du fait aussi que le jour baissait. Je venais d'arriver à *Orangeburg* dans l'État de Georgie quand j'aperçus parké devant un restaurant un camion de marque australienne venant d'*Hamilton*, Ontario. Je me rangeai à côté de lui alors que le chauffeur descendait pour aller déjeuner. Je me présentai et nous entrâmes ensemble

dans le restau. Il rentrait chez lui avec un chargement d'oranges. Après avoir cassé la croute, il me dit qu'il allait s'octroyer 4 ou 5 heures de sommeil avant de repartir et que nous pouvions faire la route ensemble. Épatant! Lui connaissait bien la route et comment s'y prendre avec les denrées périssables. Je pouvais avoir besoin de lui et il pouvait m'apprendre de nouvelles choses. Nous tombâmes en cours de route sur un petit arrêt routier appelé « *Green Gator* » (à l'alligator vert). Nous nous y arrêtâmes pour déjeuner. La nourriture était excellente, abondante et pas chère. J'avais bien remarqué que plusieurs types qui mangeaient avec nous se dirigeaient ensuite vers les toilettes sur l'arrière du restaurant. Je n'y aurais pas prêté attention si j'en avais vu revenir mais justement personne n'en revenait. Il devait y avoir une sacrée queue à ces toilettes. Je demandai à *Ted* s'il n'avait rien remarqué de bizarre mais peut être que c'était moi qui débloquait. Il se mit à rire bruyamment croyant que j'étais au courant. Mais au courant de quoi ? En un sens ce coin n'a pas bonne réputation si tu vois ce que je veux dire, et si tu ne vois toujours pas, c'est un bordel qu'il y a derrière. Si je m'arrête ici c'est pour la bouffe qui est bonne et pas chère mais si j'ai envie de rester un peu je peux toujours acheter une bouteille de whisky et y aller. On n'arrête pas décidément d'en apprendre tous les jours.

Quand nous arrivâmes en Virginie nous trouvâmes les routes enneigées. Au début la couche était mince mais elle s'épaissit rapidement au fur et à mesure que nous roulions. On ne savait pas déneiger à l'époque, la plupart du temps on se contentait tout bonnement de fermer la route jusqu'à une amélioration. Dans notre cas çà allait de mal en pis. Nous continuâmes néanmoins notre route jusqu'à un peu avant *Gettysburg* où nous nous arrêtâmes à un restaurant pour prendre un café. Le gars au bar nous regardait bizarrement et nous demanda d'où l'on venait. De Floride. Comment êtes vous venus jusqu'ici ? Ben par la route. Mais c'était interdit. Pourquoi? Parce que la route a été fermée hier soir. Ah bon ! Ben si vous nous servez à manger on pourra peut être s'excuser d'être venu. Je comprenais maintenant pourquoi nous étions seuls à rouler sur cette route. Il y avait là deux voitures qui attendaient depuis la veille que l'on rouvre la route et leurs occupants nous regardèrent partir par les carreaux.

On était à la veille du Nouvel An quand nous arrivâmes à ce restau-route de *Steam Valley Hill* (Pennsylvanie). Il était environ sept heures du soir. Il y avait plusieurs camions venant du Canada qui étaient arrêtés pour la nuit et sur les portières on pouvait lire « *The National Ballet Company of Canada* ». Ce convoi transportait tout le matériel de scène pour une représentation dans le Sud. Mais les danseuses n'étaient pas là (Dommage !) seulement les chauffeurs et deux machinistes.

On avait prévu de ne reprendre la route que bien après minuit pour éviter de rencontrer cette nuit là un chauffeur ivre, sous réserve bien entendu qu'on ne le soit pas nous mêmes. Nous étions au milieu du repas quand un des chauffeurs de la troupe alla chercher dans son camion une bouteille de *Crown Royal*. C'est le Nouvel An, fêtons çà ensemble. Et on commença à fêter çà si bien qu'avant que la nuit s'achève nous étions tous souls. Dès qu'une bouteille était vide, une autre arrivait et chacun avait sa dose. Passé deux heures du matin, je regagnai mon camion pour dormir.

J'ignorais où était passé *Ted* et n'avais pas la force d'aller à sa recherche de toute façon.

Nous prîmes le petit déjeuner avec des suppléments de jus de tomate et de café. En guise de cadeau de nouvel an je me payai une sacrée migraine. La température avait beaucoup baissé, aux alentours du 0 °F. *Ted* avait refait surface, en fait il avait regagné son camion avant moi. Nous reprîmes la route ensemble jusqu'à un petit arrêt routier juste à l'entrée de l'État de New York. J'avais besoin de faire le plein mais je n'avais plus d'argent. Comme c'était férié je ne pouvais appeler personne à Toronto. Heureusement que *Ted* put me dépanner d'un plein avec en plus quelques dollars pour manger. J'allais le faire rembourser une fois arrivé chez moi, plutôt après en fait puisqu'il s'arrêtait à Hamilton alors que moi je continuai jusqu'à Toronto. J'arrivai le soir au terminal. *Lou* était là impatient de voir arriver son chargement car les camions de livraison allaient arriver vers les minuit pour commencer à charger. Il paraît qu'il fit un très gros bénéfice sur ces légumes que j'avais ramenés.

J'attendis à peu près une heure qu'on vienne pour décharger le camion mais quand on voulut sortir les légumes on s'aperçut que l'eau provenant de la glace qui avait fondu et avait coulé jusqu'à la rangée du bas avait de nouveau gelé, ne formant qu'un énorme bloc de glace de 36 pieds de long sur 7 de large. Que faire ? *Lou* demanda qu'on apporte une hache et qu'on brise ce bloc en morceaux et de faire vite avant que les clients n'arrivent. Ce fût bien la première (et la dernière) fois que je vis décharger un camion de cette manière là.

Eh bien voilà, un voyage de plus à mon actif.

J'allais à présent chercher à repartir pour une autre destination, avide de nouveauté.

En attendant, soyons prudent sur la route.

« *Bulk Carriers* »

1ère Partie

Vers la mi 1957 je fus embauché chez « *Bulk Carriers* » à *Sarnia* (Ontario). Je n'avais encore jamais conduit de camion citerne mais il voulurent bien m'en apprendre les ficelles. La période pour asphaltier les routes était arrivée et ils avaient besoin de chauffeurs pour la future *Trans-canadienne* dont les travaux avaient repris.

Comme d'habitude on me fit faire un parcours d'essai que je réussis haut la main. On m'affecta un ensemble semi-remorque, tracteur routier *Mack B-61* et citerne *Fruehauf* à triple essieu. Arriva le moment de prendre mon premier chargement. Je devais d'abord me rendre à la raffinerie pour dix heures du matin, remplir la citerne et aller livrer à une centrale à bitume près de *London* (Ontario). Le personnel de la raffinerie allait me montrer la façon de faire. Entre autres instructions formelles je ne devais jamais laisser d'eau ni d'humidité dans la citerne après qu'elle ait été vidée car il y avait à cela grand danger. La citerne devait rester parfaitement sèche.

A l'heure dite j'arrivai à la raffinerie où l'on m'indiqua comment procéder pour le remplissage en me rappelant la même mesure de sécurité qu'on m'avait déjà donnée chez « *Bulk Carriers* » savoir de vérifier que la citerne soit parfaitement sèche. On me recommanda en outre de ne jamais porter de chemise à manches courtes ni de shorts ceci en cas d'éclaboussures ou de débordements intempestifs lors du chargement ou du déchargement car le produit était entre 400 et 500 °F et si malgré cela il entraînait en contact avec la peau nue, je devais mettre la partie atteinte sous l'eau froide le plus longtemps possible, supporter la douleur et surtout ne pas essayer d'enlever tout de suite le produit car la peau partirait avec. On pouvait le faire plus tard avec de la toile d'avion. Je notai bien tout cela et me mis en route.

J'arrivai dans les temps à la centrale à bitume de *London* où je n'avais qu'une chose à faire : ouvrir la trappe de chargement/déchargement (le trou d'homme) en haut de la citerne, brancher un tuyau flexible en inox à la pompe, mettre le moteur électrique en route et ouvrir la vanne. C'était simple. Seulement il ne se passa rien. Le responsable de la plateforme de chargement vint voir ça et trouva que c'était la valve de la citerne qui était complètement grippée. Il me mit entre les mains un tuyau flexible assez lourd pour envoyer de la vapeur sur cette valve jusqu'à ce qu'elle se décoince et que le bitume puisse s'écouler et être pompé. Il fallut attendre près d'une heure pour que la vapeur fasse effet. Si le trou d'homme n'avait pas été ouvert, la pompe aurait non seulement aspiré le produit mais aussi les parois de la citerne et là ... ç'aurait été une belle merde ...

Finalement le bitume put être pompé entièrement et l'on referma les deux valves. Il commençait d'ailleurs à pleuvoir et, suivant les recommandations qui m'avaient été faites pour garder bien sec l'intérieur de la citerne, j'allai vite refermer le trou d'homme. **GRAVE ERREUR !**

Je venais de redescendre quand on vint me dire que je pouvais rentrer chez moi et dormir un peu. Un des préposés de la plateforme allait se charger à ma place du remplissage du camion avant que je ne reparte directement pour un long trajet.

Mon erreur fut d'avoir refermé le trou d'homme alors que la citerne était encore très chaude ce qui eut pour effet de faire transpirer les parois et, au fur et à mesure que celles-ci se refroidissaient, de faire ruisseler la condensation au fond de la citerne. Fermée hermétiquement avec toute cette chaleur à l'intérieur, il se créait un vide qui en se refroidissant pouvait déformer gravement les parois et rendre la citerne inutilisable.

Quand le préposé arriva pour procéder au chargement, heureusement que la citerne avait résisté à la pression, il n'y eut qu'un peu de vapeur d'eau qui s'échappa par le haut. Mais quand on charge de nuit, on ne peut voir l'eau au fond de la citerne et si le produit entre en contact avec elle alors c'est l'explosion. La température du bitume était de 400°F à la sortie du flexible de chargement haute pression de 6 pouces et le bitume se mit à bouillonner comme un chaudron de sorcière secouant violemment toute la remorque avant de rejaillir comme un geyser. Le personnel eut le temps de s'écarter en vitesse et de fermer la valve de sécurité. Tout ce foutu bazar pour un peu d'eau ...

Le moyen le plus sûr pour garder sec l'intérieur de la citerne consiste à rabattre le loquet de fermeture à l'intérieur du trou d'homme avant d'abaisser la trappe ce qui laisse un espace de deux pouces environ. Ainsi la chaleur peut d'évacuer sans créer de vide et de plus ça empêche la pluie de rentrer. Mais cela personne ne me l'avait dit.

On voulut bien me pardonner d'avoir provoqué tout ce foin vu que je n'avais pas été suffisamment informé. Heureusement il n'y avait pas eu de blessé ni de gros dégâts. Ça n'avait fait que salir tout autour. Cet incident me resta gravé dans la mémoire. Toutes les instructions théoriques ne valent pas finalement l'expérience pratique.

Après ça je menai une vie de fou dans ce boulot. C'était dur et j'en bavais vraiment. Or à la faveur du changement de saison, on rechercha quatre chauffeurs pour aller dans le Nord à *Lakehead* travailler sur la *Trans-Canadienne*. Cet endroit s'appelle aujourd'hui *Thunder Bay* (Ontario). Je sautai sur l'occasion. *Jim M.* et moi y montèrent ensemble, à mille miles au Nord-Ouest. La route était mauvaise et ça nous prit plus de trente heures au départ de *Sarnia* pour faire le trajet à vide. Il n'existait pas de « mouchard » au Canada à l'époque. Tu roulais tant que tu pouvais jusqu'à ne plus pouvoir avancer d'un pouce, tu pionçais quelques heures puis tu repartais. Deux autres chauffeurs devaient nous rejoindre deux jours plus tard. Une fois arrivé à *Lakehead* (Fort William et Port Arthur, villes jumelles à l'époque) *Jim* et moi on décida de partager une chambre double à l'hôtel du centre ville. Les deux autres chauffeurs allaient en partager une autre dans le même hôtel et voisine de la nôtre. Ainsi on pouvait économiser pas mal d'argent.

On peut dire que cet été là fut long et chaud durant lequel il se passa un tas de choses dingues mais riches d'enseignement, certaines comiques, d'autres pleines de danger. Génial quoi.

2ème partie

Après nous être installés, on nous envoya tous les quatre à l'extérieur de la ville où se trouvait la *Husky Oil Co* et la centrale à bitume. On nous mit au courant de toute la procédure de chargement et de tout ce que nous devions savoir sur tout car il fallait se suffire à soi même dans ce boulot. Après nous avoir invités à déjeuner, on nous avertit que nous allions avoir une période très chargée. On était Vendredi. On nous donna quartier libre pour le Samedi mais nous devions nous tenir prêts à partir le Dimanche soir. En Ontario on ne peut pas rouler le Dimanche. Il faut s'arrêter le Samedi soir avant minuit et on ne peut repartir que le Dimanche soir et pas avant dix heures. Et ça où que vous vous trouviez. Les routes étaient très abîmées et à refaire, d'autres étaient à tracer dans de nouvelles directions. Notre zone d'opération se délimitait ainsi : à l'Est jusqu'à *Cochrane* (Ontario) cinq cents miles de route pourrie, les pires se situant entre *Hearst* et *Long Lac* ; à l'Ouest sur 250 miles jusqu'à *Kenora* (Ontario) près de la frontière du Manitoba. Il y avait aussi la nouvelle route du Lac Supérieur, l'ancienne suivait vers le Sud les rives du lac et s'arrêtait normalement à environ soixante miles au sud de Nipigon, à *Schreiber*. On l'avait récemment prolongé

jusqu'à *White Lake Narrows* où elle n'allait pas plus loin. Une autre était en construction au Nord de *Sault Ste Marie* pour faire la liaison. Cette portion vers le sud devait être ouverte à la dynamite dans la roche granitique et pendant une bonne partie de l'été, la nuit, on pouvait même apercevoir l'éclair des explosions.

Le dimanche soir arriva et mon premier chargement allait m'emmenner à *White Lake Narrows*. Sur les premiers soixante miles, jusqu'à *Nipigon*, la route était complètement défoncée et il était très difficile d'y avancer. Je crus bien que mon dos allait se casser en deux (on n'avait pas de siège à coussin d'air à l'époque) Il y avait un arrêt routier « *Husky Oil* » à *Nipigon*, ouvert 24/24 h avec un baraquement où l'on pouvait coucher à 50 cents la nuit. Nous ignorions le luxe des cabines avec coin couchette. Si tu étais obligé de t'arrêter sur la route à cause de la fermeture du dimanche, tu devais automatiquement te rabattre sur le premier « *Husky* » venu et y louer un pieu. Il te fallait aussi prendre de quoi boire si tu ne voulais pas tirer la langue pendant tout l'arrêt. Il n'y avait rien d'autre à faire le dimanche à moins d'aller pêcher ou de chasser l'orignal (ou d'être poursuivi par un orignal ! ...)

Il était environ 1 heure du matin quand je sortis du « *Husky* » pour reprendre la route vers *White Lake Narrows*. Celle-ci était en mauvais état et étroite avec beaucoup de virages. Puis j'entrai dans une région accidentée où plus je roulais plus les côtes devenaient fortes. J'étais à pleine charge soit un peu en dessous de 80.000 livres (35 tonnes environ). J'avais un moteur *Mack 250* et une transmission à quinze vitesses (5 x 3). La montée était devenue si raide que les vitesses passaient mal et je roulais si lentement qu'on aurait pu me dépasser à pieds. A un moment donné, je dus laisser tiré à fond le ralentisseur de vitesse pour pouvoir ouvrir la portière et monter sur le bac à carburant tout en tenant le volant de l'autre main afin d'avoir un peu d'air à cause de la chaleur qui montait du plancher (c'était idiot, je sais, mais il y a de cela près d'un siècle...) Je me traînai ainsi un temps qui me parut interminable et commençai vraiment à m'inquiéter. Est-ce que j'allais bientôt en voir le bout de cette foutue côte?... J'arrivai enfin au sommet où je coupai le moteur pour le laisser refroidir. J'avais un long trajet à faire. Les volets d'aération ne s'ouvraient pas assez pour laisser passer suffisamment d'air pour refroidir le radiateur. Je trouvai un bout de bois que je coinçai entre les lamelles pour les maintenir grande ouvertes. Une opération que je renouvelai au bas de chaque côte.

J'arrivai ainsi jusqu'à *Terrace Bay* où on avait répandu du sable humide sur le nouveau revêtement. Pensant que ça devait être encore mou, j'accélérai à fond mais alors que j'avais parcouru les $\frac{3}{4}$ de cette portion de route qui avait été refaite, je sentis que je m'enfonçais et bientôt je le fus presque jusqu'au moyeu et finalement m'embourbai complètement. Tout seul et alors qu'il faisait encore nuit, la seule chose à faire était de dormir en attendant l'arrivée du Bull pour me tirer de là. Ce genre d'incident arrivait souvent durant l'été.

Parvenu enfin à la centrale à bitume, je dépotai et pris le chemin du retour à vide. Alors que je roulais peinard traversant un secteur boisé, un orignal vint me couper la route dans un virage. Il faisait sombre et il commençait à pleuvoir. Je ne vis en fait que deux gros yeux qui me fixaient avant de braquer à fond vers le bas côté ne

faisant qu'érafler l'animal sur le museau qui laissa une longue trainée de bave sur tout le pare-choc avant. Il resta là planté comme un idiot avant de faire demi tour et s'éloigner en trotinant comme si de rien n'était. Une fois remis de cette émotion je vérifiai si j'avais quelque chose d'abîmé. Rien heureusement mais j'étais de nouveau immobilisé dans le fossé et il me fallut attendre une heure avant qu'un camion ne passe pour me tirer de là. Suite à cet incident, je me dis qu'il valait mieux que j'aie avec moi de quoi me dépanner. D'abord une chaîne en acier de 3/8 et vingt pieds de long, une hache, une canne à pêche et deux boîtes de haricots. Il me fallait aussi un cric hydraulique pour 20 tonnes et les accessoires pour changer de roue ainsi qu'une barre en T. Sur cet itinéraire il n'y avait rien, ni station, ni cabine téléphonique. C'est ainsi qu'avant la fin de l'été nous avions tous trois roues de secours. Ces vieux pneus BIAS ne supportaient pas les cailloux tranchants et en un seul voyage il m'arriva de changer jusqu'à trois fois de roue. J'en avais pris l'habitude.

J'étais enfin de retour de ce premier voyage et me garai sur la plateforme espérant pouvoir aller dormir un peu. Mais comme je terminai de faire le plein le préposé au dispatching vint me dire de me grouiller parce qu'à *Cochrane* ils allaient bientôt manquer de produit et que je devais m'y rendre sans délai. Adieu ma sieste !... Les « mouchards » à l'époque c'étaient une invention des Américains dont on se foutait complètement ici. Alors en route mon gars ...

3ème Partie (*Un visiteur inattendu*)

Cet été là on connut tous une vraie vie de dingue. On partait le Dimanche soir et on ne quittait pratiquement plus le camion jusqu'au Samedi suivant. Pas une minute à soi.

L'usine de bitume de *Cochrane* (500 miles à l'est de *Lakehead*) se trouvait près d'une gravière à dix miles de la ville. Il y avait sur place un abri préfabriqué pour les hommes, une cabane en guise de bureau et une cantine. L'ensemble dépendait du gouvernement provincial de l'Ontario qui avait ses propres règlements. *Bulk Carriers* s'était arrangé avec lui pour que soient attribuées trois couchettes à ses chauffeurs une fois leur dépotage terminé. On devait normalement dormir huit heures avant de repartir. On avait aussi carte blanche à la cantine, aux frais de la société. On n'y servait guère que du roast-beef et des steaks durant toute la saison et, dans sa sagesse, le gouvernement prescrivait que le bœuf soit conservé dans le salpêtre sans pouvoir imaginer que ça pourrait causer aux hommes un problème sexuel.

Nous étions cette semaine là particulièrement à cran. C'était le vendredi et nous venions d'arriver à *Cochrane* et avions commencé à dépoter, *Jim* avant moi, si bien qu'ayant fini il se dirigeait déjà vers la cantine quand moi je n'avais pas encore terminé. C'était son truc le roast-beef et les steaks d'autant que c'était gratuit pour nous et il ne s'en privait pas. Le temps que je finisse mon dépotage et que j'entre à mon tour dans la cantine, *Jim* venait de finir un steak avec des œufs ayant commandé trois sandwiches au roast-beef (salpêtre et tout) pour l'après midi car il était pressé de repartir pour retrouver un copain du coin qui l'avait invité à visiter son nouveau

bateau et pêcher un p' tit coup à l'occasion. J'étais déjà installé devant mon roast-beef et il avait remarqué qu'avant de l'entamer j'avais enlevé le dessus. Pourquoi tu fais ça me demanda-t'il? A cause du salpêtre, j'aime pas ça. Il me répondit que c'était, c'était, enfin des conneries. J'en avais plein le cul de la route moi, je lui demandai donc de ne pas m'attendre. OK. Et il partit devant.

Il y avait un arrêt routier « *Husky* » à *Hearst* où l'on s'arrêtait toujours prendre un café ou autre chose. *Longlac* la prochaine étape était à 132 miles et tout du long la route était en cours de réparation. Je venais de me garer et j'allais descendre du camion quand une voiture arriva en trombe pour se ranger à côté de moi. Le chauffeur en descendit en vitesse et m'appela par mon nom. Je ne l'avais pas reconnu c'était le père de *Jim*. Sa femme et la femme de *Jim* étaient à bord. Il me demanda si je savais où *Jim* se trouvait. Je lui répondis que oui, qu'il devait être plus loin devant à une heure de route environ. Mais qu'est-ce qu'il lui voulait ? Il me répondit qu'il avait du temps libre et qu'il voulait revoir son fils pour lui faire un plaisir car c'était pas normal de faire bosser des gars comme ça aussi longtemps loin de chez eux, sans revoir leur femme, c'était pas humain. Nous prîmes un café ensemble puis ils repartirent tous les quatre pour rattraper *Jim*.

Pendant ce temps j'arrivai à *Lakehead* où *Jim* m'avait laissé un message comme quoi il ne serait pas là, son père avait loué dans un motel une chambre pour lui et sa femme, dans un coin tranquille où ils ne seraient pas dérangés.

Tôt le lendemain matin *Jim* rentra l'air crevé et furieux. Il me raconta que sa femme était déjà repartie chez elle, qu'ils s'étaient démenés au lit tous les deux toute la nuit mais ce foutu régime au salpêtre semblait avoir fait son effet, c'est à dire qu'il n'avait rien pu faire avec elle finalement, même après six semaines de séparation. Elle l'avait alors accusé de courir ailleurs, de lui être infidèle. *Jim* avait bien tenté de lui expliquer que c'était le gouvernement qui imposait cette mesure sanitaire mais elle n'avait rien voulu entendre et le vieux papa avait jugé préférable d'écourter la visite. De toutes façons, après toutes ces heures de route et à supposer qu'on ait eu le temps et l'envie de « courir » ça n'aurait pas marché quand même, on était bien trop crevé pour faire autre chose que pioncer. Ça leur prit du temps à tous les deux pour oublier cette histoire. Mais à partir il ne voulut plus toucher au bœuf de la cantine. Le temps guérit tout dit-on et ce fut le cas finalement.

4ème partie (*un incendie stupide*)

L'été était bien avancé à présent, les nuits étaient devenues plus fraîches et les douze ou quatorze heures de route jusqu'à *Cochrane* faisait refroidir le chargement beaucoup plus vite. Pour dépoter il fallait maintenant avoir recours au tuyau de vapeur une heure durant pour débloquer la vanne de déchargement à l'arrière de la remorque car froid le bitume se solidifie. J'en avais marre de passer à chaque fois par cette opération préalable mais soudain j'eus une idée. Il y avait un moyen d'aller plus vite. Il devait être dans les trois heures du matin et j'étais seul sur la plateforme. L'hiver

quand il fait bien en dessous de zéro on prenait un chiffon qu'on trempait dans du gaz oil et qu'on allumait après l'avoir placé sous le carter à huile du camion et ainsi la chaleur rendait de nouveau l'huile fluide en un rien de temps. Ça devait pouvoir marcher pour cette vanne. D'accord? FAUX !

Je siphonnai donc un peu de gaz oil dans mon réservoir et imbibai une vieille guenille dont j'entourai la vanne puis grattai une allumette. Ça ne devait pas prendre plus de deux minutes. Mais les flammes se mirent à monter rapidement et furieusement tandis que le courant d'air venant de la gravière les attisait encore. Elles escaladaient maintenant l'arrière de la remorque et je commençai à paniquer grave. Je ne pouvais pas enlever le chiffon de dessus la vanne je n'avais pas de bâton sous la main. Alors je sautai dans le camion, démarrai en vitesse et roulai jusqu'au baraquement à un quart de mile de là pour appeler du secours. Le camion devait ressembler à une comète descendue du ciel. Le cuistot se rendait justement à la cantine pour allumer ses feux. Il dût être terrifié par mon apparition dans la nuit avec ces flammes qui me poursuivaient. S'il était encore un peu somnolant, cela dut le réveiller d'un seul coup et il eut la présence d'esprit de courir à la cantine chercher l'extincteur à produit chimique. Avant que je n'aie eu le temps de m'arrêter et d'accourir derrière le camion il maîtrisait déjà complètement la situation. La remorque était peinte en noir de toutes façons de sorte que ça ne se remarqua pas. Mais à présent que la vanne brûlante était bien décoincée, je peux vous dire que je retournai dare dare jusqu'au bac de stockage pour y déverser mon chargement avant qu'elle ne se grippe de nouveau.

Le cuistot ne raconta à personne cette stupide histoire d'incendie. Il me demanda seulement de lui filer un coup de main pour les crêpes et les steaks à préparer. Il me fallut la matinée pour m'en remettre et reprendre le travail.

5ème partie (*enlisé*)

Chester et moi on roulait ensemble depuis un jour et demi et personnellement je commençai à être fatigué. J'avais besoin de m'arrêter et de dormir un peu, il était près de minuit et nous arrivions à *Klotz Lake*. Il y avait un campement de pêcheurs à cet endroit dans une clairière au bord de l'eau avec assez de place pour garer deux camions, des camionnettes et quelques voitures. On s'y arrêta donc ensemble pour une pause mais je tins à prévenir *Chester* que, quant à moi, j'allai rester là pour la nuit car j'étais crevé. Comme lui voulait absolument continuer, je lui souhaitai bonne route.

Il devait être cinq heures du matin quand je fus réveillé par une odeur de poisson frit. Un des pêcheurs était déjà sorti et avait pris plusieurs brochets ce qui suffisait amplement à remplir le ventre de deux personnes affamées. Je sortis du camion tout ankylosé et descendis jusqu'au bord du lac afin de me rincer le visage à l'eau froide pour me réveiller. Je fis remarquer au pêcheur que c'était bien cruel de sa part de faire frire du poisson sous le nez d'un homme qui venait de se réveiller

presque mort de faim. Il se mit à rire et m'invita sur le champ à partager son petit déjeuner et pour rien au monde je n'aurais renoncé à cette invitation. Il avait une bouilloire d'eau chaude avec du café dedans à la façon des trappeurs. Quand le café a bouilli suffisamment, on jette un peu d'eau froide dans la bouilloire et tout le marc descend au fond. Après avoir bien mangé et l'avoir aidé à faire la vaisselle je repartis pour *Cochrane*.

Entre *Hearst* et *Kapuskasing* il y a un petit bled au bord de la route appelé *Lowther*, quelques maisons seulement où vivent des employés au chemin de fer. À côté, à un mile en retrait de la route, se trouvait la nouvelle station radar de *Pine Tree* relevant de la défense nationale. C'était un site militaire géré par du personnel tant américain que canadien.

Cette route n'avait pas d'accotement passant par endroits sur le « *musked* » où elle flottait. Quand un camion chargé y passait, elle commençait à s'enfoncer un peu puis le camion avait de plus en plus tendance à s'enliser et il ne fallait surtout pas ralentir mais rouler à fond au contraire. La nouvelle route n'était pas encore arrivée jusque là et ils y avait d'autres endroits comme ça où il fallait creuser sur dix à quinze pouces de profondeur puis combler avec des matériaux pour lui donner une base solide. Il avait plu deux jours avant quand je m'engageai sur cette portion de route qui de ce fait était encore plus spongieuse. J'aperçus bientôt un camion arrêté et qui penchait sérieusement à droite. C'était *Chester*. Je m'arrêtai à mon tour et lui demandai ce qui se passait. Ayant besoin de se soulager, il voulut garer sur le bord de la route alors qu'il faisait encore nuit mais, une fois de retour, il s'aperçut que les roues de droite s'étaient enfoncées jusqu'au moyeu. Tout ce qu'il tenta de faire ne fit que les enfoncer davantage dans le *musked*. Il avait fait passer un message par un autre routier qui passait par là et se rendait à *Kapuskasing* pour qu'on lui envoie un engin pour le dépanner. Deux autres gars avaient essayé de le tirer de là avec leur chaîne. Rien à faire. Et le camion continuait de s'enfoncer lentement. Deux heures plus tard une dépanneuse arriva. On essaya encore trois heures durant mais sans résultat. La seule solution était en fait de décharger d'abord le camion (vider la citerne). Après avoir contacté le service du dispatching à *Cochrane* on demanda de nous envoyer un camion-citerne à vide le plus vite possible.

Les gars d'un chantier de réparation nous prêtèrent une pompe à bitume mais il fallut au préalable chauffer la soupape à la vapeur avant de pouvoir commencer à pomper et c'est alors que *Chester* nous cria d'arrêter. Toute notre attention s'était concentrée sur le déchargement de la citerne et nous avions oublié d'y faire entrer de l'air. Or le trou d'homme se trouvait à un angle proche de la verticale et on ne pouvait plus l'ouvrir de ce fait. Les gars du chantier allèrent chercher leur groupe électrogène pour y brancher une foreuse et percer un trou d'aération dans le flan de la citerne qui se trouvait en l'air. Il nous fallut une grande demi-journée pour transvaser la plus grande partie du bitume dans l'autre citerne.

Mais entre temps le camion avait continué de s'enfoncer et gîtait de plus en plus du côté droit, les roues de gauche ne touchant plus le sol. À ce rythme il aurait pu s'enliser complètement si nous ne l'avions pas allégé. La nuit était maintenant tombée

et on ne pouvait plus rien faire en attendant que vienne un tractopelle pour creuser autour des roues avant de pouvoir prendre le camion en remorque. Il nous fallait donc attendre le lendemain matin. On aurait dit que ces roues dans le vide étaient impatientes de se transformer en pattes pour pouvoir filer d'ici en vitesse. *John* s'approcha d'un des Américains de l'air-force venus voir ce qui se passait pour lui demander s'il avait une voiture et si c'était le cas s'il ne pouvait pas rester surveiller le camion pendant la nuit, surtout les roues qui ne touchaient plus le sol. Juste pour s'assurer de pouvoir les retrouver toutes le lendemain matin. On lui filerai un pourboire pour la peine. OK ? Je reviens dans une heure.

Il revint en effet mais en tenue civile et avec sa petite amie. On lui fila dix dollars plus une bouteille de whisky. Je continuai sur *Cochrane* avec mon chargement tandis que *Chester* fut conduit à un motel pour la nuit. On avait mis les feux de signalisation et c'était maintenant au gars et à sa nana de prendre la garde.

Le lendemain le track arriva vers six heures. Le chauffeur trouva le couple dans la voiture complètement souls, mais il ne manquait aucune roue au camion. On les fit sortir pour déplacer la voiture et un des gars les reconduisit dans leur voiture jusqu'à la station radar. En somme ils s'étaient donné du bon temps en échange d'une surveillance qui n'avait pas valu grand' chose.

Tandis que le track creusait autour du camion et que la dépanneuse le tirait progressivement, on parvint quand même à le ramener sur la route. Il n'avait pas de dégât hormis ce trou pour l'aération percé dans le flanc de la citerne. Un rescapé en somme que *Chester* put ramener à destination. C'est alors qu'un gars du chantier arriva avec un vieux bidon entouré d'un ruban où était écrit « **Ne pas rouler sur le bas côté** » et qu'on le signale aussi à tout le monde au terminal.

6ème partie (« à la mexicaine »)

D'où vient cette expression ? Je n'en sais rien mais en ce qui me concerne j'en ai toujours entendu parler. Il y a cinquante ans voire plus les camions étaient de faible puissance, les côtes beaucoup plus raides qu'elles ne le sont aujourd'hui où on les rectifie et nous ne disposons pas d'assistances modernes à la conduite comme maintenant. Il fallait se contenter de la boîte de transmission multi-vitesses pour aider le moteur à gravir les côtes et maîtriser la descente. Avant quand on entamais une longue descente sans trop de virages et de faible pourcentage on était tenté de se laisser aller dans cette pente en roue libre, c'est à dire au point mort, ce qu'on appelait « à la mexicaine ».

La vitesse des camions ne dépassait pas les 65/68 mph (soit environ 100 Kms/heure). L'état des routes et la faible puissance disponible ne nous permettait pas de faire de grosse moyenne. Quand une forte côte était suivie d'une descente assez droite, cette tentation était souvent plus forte que la raison au risque de se fourrer dans une situation extrêmement dangereuse. C'était comme un aimant qui vous attire et on se laissait aller.

Beaucoup de chauffeurs roulaient ainsi en roue libre un grand nombre de fois mais il y en eut aussi un grand nombre qui y laissèrent leur vie, perdant le contrôle de leur véhicule lancé dans une course folle.

Ce genre d'incident je l'ai connu en 1957 alors que je roulais pour le compte de la *Trans-canadienne* à travers les montagnes dominant la rive nord du lac Supérieur. Je conduisais alors un *Mack B-61* et sa citerne rempli de bitume chaud. La descente en question faisait environ deux miles mais comportait des virages. C'était juste un peu au sud de *Terrace Bay* (Ontario). J'avais hâte d'arriver ce jour là car on nous avait mis la pression. Parvenu en haut de la côte j'envoyai promener toute prudence et entamai la descente à *la mexicaine* (en roue libre). Le produit chaud s'était mis à balloter dans la citerne et commençait à rendre difficile la conduite du camion, me faisant zigzaguer d'un bord à l'autre de la route au fur et à mesure que je prenais de la vitesse. Je ne pouvais plus embrayer. Au lieu de 68 mph au grand maximum, je roulais bien au delà, dépassant le compteur qui s'arrêtait à 80mph (environ 130 Kms/heure) mais l'aiguille avait dépassé ce chiffre et sur sa lancée elle était revenue à son point de départ et allait remonter quand le câble du compteur se rompit ce qui la fit retomber inerte en bas du cadran (comme un présage de ce qui m'attendait aussi) Les freins n'auraient servi à rien sinon à les surchauffer et à mettre le feu. Le camion tanguait et vibrait de façon telle que mes deux mains crispées sur le volant n'arrivaient plus à le maîtriser. Je réussis pourtant à prendre deux virages traîtres mais avec le sentiment que je faisais là mon dernier voyage. Dans les courbes suivantes, je montais de plus en plus haut sur le bas côté. C'est alors qu'un de nos camions arriva en sens inverse et n'eut que le temps de se serrer sur l'étroit accotement pour éviter la collision qui nous aurait été fatale. On y échappa par miracle, déjà qu'à une vitesse normale il y avait tout juste assez de place pour se croiser. Ma vitesse décrut une fois que j'entamai la côte suivante où je pus embrayer et atteindre le sommet où je demeurai une bonne demi heure incapable de rien avant de pouvoir repartir. *Morris* était revenu sur ses pas à pieds pour voir si ça allait. C'était l'aîné de notre groupe et il avait connu ce genre de situation. Tant que l'avant du camion vibrait, me dit-il, j'avais une chance de m'en tirer à condition de pouvoir maintenir le camion sur la route, mais si j'avais dépassé cette limite, ne ressentant plus de vibration et roulant toujours plus vite sans à coup, il ne me serait resté qu'à dire mes prières et attendre la fin car les roues auraient déjanté et les roulements pouvaient se casser à tout moment. Ces anciens pneus BIAS n'arrangeaient rien non plus. Ce fut croyez moi la dernière fois que je mis un camion en roue libre. Il ne faut jamais tenter deux fois sa chance.

John Grant Haulage

Entre les années 1957 et 58, un copain à moi décida de travailler à son compte. Il avait trouvé une station service à reprendre sur la route littorale de *Burlington* (Ontario). C'était en fait une sorte de chaussée entre le lac Ontario et la baie d'Hamilton. C'était un domaine tout nouveau pour lui mais il voulait quand même

tenter le coup. Profitant de ce que j'étais momentanément sans travail, j'allai lui rendre visite. Et en attendant pourquoi ne pas lui filer un coup de main.

Mais en définitive ses affaires ne marchèrent pas et il dût se résoudre à vendre. Sans qu'il ait eu à attendre longtemps un type que l'emplacement intéressait vint le trouver. Il s'appelait **John Grant** et cherchait justement un endroit près de *Clarkson* (Ontario). Il faisait le transport du ciment et possédait cinq tracteurs routiers et des remorques de différents types : 3 citernes à ciment *Fruehauf*, deux ou trois remorques-plateaux pour le transport des sacs de ciment et un camion à benne basculante pour le vrac. L'emplacement lui convenait avec assez de place à l'arrière pour parquer le matériel et faire manoeuvrer un ensemble routier complet. Il avait un frère mécanicien à *Cornwall* (Ontario) qui allait venir pour s'occuper du fonctionnement et de la maintenance mais il lui fallait six semaines pour se libérer et rejoindre *Burlington*. *John* fit donc affaire et moi je restai en attendant l'arrivée du frère et quand il fut là on m'affecta sur un « *Diamond T* » à simple essieu avec un moteur *Cummins* de 165 HP, transmission à cinq vitesses plus une accessoire. Le plus gros client était la *cimenterie du Saint Laurent*. Dans les années cinquante le transport du ciment était un bon business avec la pose du *Pipeline trans-canadien* et l'aménagement de la *voie fluviale du Saint Laurent* qui marchaient du feu de dieu. La demande de ciment était énorme.

Je débutai avec un chargement de sacs de ciment à transporter jusqu'à *Pembroke* (Ontario). Après avoir jeté un coup d'œil sur la carte, je pris la direction de *Kaladar* (Ontario). Une fois arrivé là, je téléphonai à *Pembroke* pour leur dire à quelle heure je comptais arriver. Comme çà paraissait assez droit d'après la carte et selon l'échelle j'estimai pouvoir faire le parcours en trois heures et arriver vers les cinq heures de l'après midi. Je déjeunai puis repris la route.

J'abordai ma première côte sur la Nationale 41 alors que j'y songeais le moins du monde. J'avais un chargement de 35 tonnes et un moteur de 165 chevaux (en fait de chevaux plutôt des poneys) pour tirer çà. Or les côtes commençaient à devenir de plus en plus dures et ma vitesse diminuait d'autant. Je montais en première quand je vis un camion à vide arriver derrière moi sans chercher à me doubler. Naïvement je crus que j'avais repris un peu de vitesse. Quand je fus arrivé au sommet, j'en pris beaucoup trop cette fois dans la descente étroite et sinueuse avec les freins qui commençaient à fumer. Tantôt je me trainais, mètre par mètre, tantôt je dévalais dans la pente ayant beaucoup de mal à maîtriser mon véhicule. J'étais en train de gravir péniblement une nouvelle côte quand ce camion à vide me rattrapa et alors que j'étais presque au point de ne plus pouvoir avancer, le même phénomène que tout à l'heure se produisit. Je finis par m'arrêter au sommet et faire signe au chauffeur de me dépasser pour ne pas qu'il se retarde à cause de moi mais lui me fit signe que non et me cria qu'il fallait qu'il reste derrière moi si je voulais arriver jusqu'à *Pembroke*. Pourquoi ? Lui criai-je à mon tour. C'est moi qui te pousse pardi, fut sa réponse. D'un seul coup j'avais tout compris.

Les freins n'agissaient guère sur mon camion, seuls ceux qui avaient trois essieux disposaient d'un double système. On essaya un système de freinage sur les

trois essieux mais lorsque le camion descendait à vide ou peu chargé le pont avant se mettait à rebondir bousillant les pneus et faisant vibrer l'ensemble du camion qui parfois se mettait en travers de la route quand il n'allait pas dans le décor. Dans les années cinquante il n'y avait pas de frein moteur pour ralentir un camion qui descendait en pleine charge ni les assistances au freinage qu'on connaît aujourd'hui.

C'est vrai qu'on avait le « *wig-wag* » en haut et à gauche du pare-brise, un témoin connecté au système de freinage à air comprimé et qui nous permettait de contrôler la pression quand celle-ci descendait en dessous de 60 livres ou les dépassait et grâce auquel nous étions censés rouler en sécurité. Si la pression baissait alors là ça ne dépendait plus que de toi de pouvoir t'arrêter en usant progressivement du frein à main, mais quand tu descends à fond avec les freins en feu, imagine un peu. Et ne parlons pas du virage sec qui t'attend en bas de la côte ... moment crucial où prières et jurons se mêlaient.

Arriver entier jusqu'à *Pembroke* devait être pour moi une longue et dure épreuve. Je fus encore poussé 4 ou cinq fois par mon collègue et il y avait encore une dernière colline à franchir, pire encore que les précédentes. Il me donna néanmoins quelques conseils mais il ne pouvait pas m'accompagner plus loin car il allait prendre une autre direction. Je le remerciai chaleureusement de m'avoir ainsi accompagné et aidé. Sans lui je courrais à un vrai désastre. Je lui proposai un peu d'argent (le peu que j'avais sur moi) mais il refusa en me disant simplement que c'était à mon tour maintenant, le cas échéant, d'aider un autre chauffeur de cette façon.

J'arrivai finalement à *Pembroke* avec trois heures de retard. La nuit commençait à tomber et en arrivant sur le site je croisai les employés qui, ne me voyant pas arriver, rentraient déjà chez eux, mais ils firent demi-tour pour m'aider à décharger. C'étaient des sacs de 50 kilos à décharger un par un et à empiler sous le hangar. Une fois qu'on eut terminé, ils me demandèrent pourquoi j'avais mis tellement de temps. Je leur expliquai ce qui m'était arrivé mais eux me répondirent que personne ne passait par cette Nationale 41 mais faisait le détour de 60 miles ce qui permettait d'ailleurs d'arriver plus tôt. J'avais même eu beaucoup de chance d'avoir pu arriver jusqu'au bout sur une route pareille.

NOTA : Il faut dire que les camions en ce temps là avaient de vrais pare-chocs et pas cette merde d'aujourd'hui.

« *Moon River Bridge* » (pont de la rivière de la lune)

Dans les années cinquante avec la pose du pipeline trans-canadien, les mines d'uranium d'*Elliot Lake* et l'aménagement de la voie maritime du Saint Laurent, il y avait un besoin énorme de ciment. *John Grant Haulage* n'était qu'une petite entreprise individuelle de transport à l'époque mais qui s'était mise en cheville avec la *Cimenterie du Saint Laurent* et autant vous dire qu'elle ne chômait pas. Des semaines de 90 à 100 heures sur la route n'étaient pas rares.

NOTA : Pas de « mouchards » à l'époque au Canada bien entendu ...

L'été quand il faisait très chaud il nous arrivait d'être obligé de nous arrêter en cours de route pour dormir un peu. Mais alors soit tu restais dans le camion appuyé sur le volant à transpirer et à t'attraper une crampe, soit tu descendais t'allonger dans l'herbe. Les cabines sur ces camions « *Diamond T* » étaient très étroites avec des sièges baquet et pas de couchette ni air conditionné. Le chauffeur bien avisé avait toujours avec lui un hamac de la *Navy* pour y dormir. Généralement il l'accrochait sous la remorque à plateau transportant les sacs de ciment.

Les routes en ce temps là étaient mauvaises, étroites, sinueuses. Il n'y avait pas d'autoroute qui aurait permis d'aller un peu plus vite. La seule route directe pour aller vers le Nord était la 11. Le premier tronçon de la route express à quatre voies relia d'abord Toronto à *Barrie* soit soixante miles. Au delà, ça restait la 11...

Nous formions une équipe de cinq à six chauffeurs répartis sur différents types de camions et dont *Mel Marshal* était le Numéro 1. Il tractait souvent deux remorques à benne basculante à la fois et il était très fort pour conduire cet attelage. Il était capable de monter les deux remorques en même temps et en marche arrière sur la plateforme de chargement alors que normalement on était obligé d'en décrocher une pour faire cette manœuvre. Surtout qu'il n'y avait pas de système d'attelage comme maintenant facilitant la marche arrière. Nous, au bout de quelques pieds seulement, on commençait à se mettre en travers. D'autre part, *Mel* avait toujours une paire de chaînes de rechange avec leurs crochets. Il tendait une chaîne reliant chaque coin de la remorque à chacun des côtés du tracteur afin de solidariser l'ensemble et servir en quelque sorte de guide pour la marche arrière. Ce qui revenait plus ou moins au système actuel. Il était très en avance sur son temps. Il m'apprit aussi comment éviter les ennuis et comment m'en sortir. Être raisonnable quant au chargement, être correct avec la police et bon avec le matériel. C'était une sorte de nomade un peu sauvage mais toujours prêt à se charger des boulots que d'autres jugeaient trop dangereux ou impossibles. Nous nous entendions bien tous les deux et tout le temps que je travaillai dans cette boîte il fut mon mentor. On était obligé d'aimer ce gars là, impossible de faire autrement.

Presque tous mes déplacements se firent dans les régions septentrionales. Une fois passée la limite nord de *Gravenhurst* (Ontario) on savait qu'on allait bientôt retrouver cet enfer du nord, ce monde encore déshérité.

Pour se rendre à *Sudbury* ou *Sault-Ste-Marie* il fallait faire un détour d'une centaine de miles par *North Bay* et de là prendre la direction de l'ouest vers *Sudbury*. A l'époque c'était donc plein nord au départ de Toronto. Pour les camionnettes, la route 69 n'était plus autorisée à partir de *Gravenhurst*. La hauteur sous le tunnel de *Bala* était limitée à 9/10 pieds. Avec les camions nous pouvions l'emprunter mais ça passait juste, presque d'un cheveu, en faisant très attention. Le poste de police gouvernementale qui se trouvait à la sortie de la ville, juste à l'intersection avec la 11, contrôlait (comme celle d'une forteresse) l'entrée de cette fameuse route 69 vers le Nord.

Quand les camions étaient en surcharge au départ, ce qui arrivait parfois, on

comptait sur la fermeture du poste de police à l'heure où nous y arriverions. Le parking du « *Girls' Diner* » un petit restau-routier un peu avant la barrière de contrôle étaient presque toujours encombré de camions qui attendaient de pouvoir passer. Je me souviens d'un jour en particulier où il y en avait plein qui attendaient, certains même depuis deux jours. Nous n'avions ni CB ni radio et il fallait attendre le premier camion qui descendait vers le sud et qui s'arrêtait pour la pause-café. Avant que le chauffeur n'ait eu le temps de descendre, tous ceux qui attendaient se précipitaient pour lui demander si la barrière était ouverte ou pas. Cette fois là on nous dit qu'elle était fermée. Après confirmation par trois autres chauffeurs qui suivaient derrière, alors qu'il était près d'une heure du matin, toute une file de camions s'ébranla. Nous étions à environ trois miles du contrôle routier. En voyant arriver le convoi, tous les projecteurs s'allumèrent d'un coup et un policier sortit de l'ombre en nous faisant signe d'arrêter. Cette nuit là une pluie d'amendes tomba sur nous ...

Un jour, *Mel*, *Moose* et moi étions en train de charger du ciment. Il fallait d'abord passer sur la bascule pour la tare puis aller se placer sous la trémie de chargement qui, en quelques secondes, vous déversait des tonnes de produit. C'était très difficile de savoir exactement quand l'arrêter pour avoir le poids de charge réglementaire. Une fois le camion chargé il fallait repasser sur la bascule et c'est à ce moment là qu'on s'apercevait qu'on dépassait de plusieurs tonnes. Il n'y avait pas de bascule sous la trémie. On devait donc aller déverser une partie du chargement puis repasser sur la bascule. Si on était encore trop chargé, il fallait recommencer l'opération. Si on enlevait trop de ciment il fallait retourner sous la trémie pour compléter car pour pouvoir partir nous devons avoir un poids minimum. Ça pouvait durer des heures. Ce qui était autant de pris sur nos congés évidemment. Nous étions payés au kilomètre ou alors au forfait ce qui avantageait de toute façon la compagnie. On commençais à en avoir marre tous les trois et après nous y être repris à deux fois on décida de laisser tomber et de prendre la route avec le chargement tel qu'il était c'est à dire avec deux ou trois tonnes en plus. Encore une chance qu'à l'époque en Ontario on se basait sur le poids brut, la notion de chargement à l'essieu n'est venue que des années après.

Mel qui roulait devant s'arrêta à *Barrie* pour prendre un café. Nous apprîmes par deux chauffeurs roulant vers le sud que depuis deux jours on contrôlait tous les chargement. On allait encore se faire épingler et perdre des sous.

Mel connaissait un détour pour éviter les contrôles mais ça nous faisait passer sur de mauvaises routes avec des ponts pas trop solides. Il proposa qu'on dorme deux heures en attendant que la nuit tombe et de repartir par là. Lui en tous les cas y était décidé. C'était à nous de voir. Finalement nous partîmes tous les trois ensemble.

Mel nous fila deux cigares à chacun pour les fumer en route pour ne pas s'endormir. Je faillis m'étouffer avec ces maudits cigares mais je dois dire qu'ils furent efficaces. Il fallait absolument qu'on soit sorti de ce coin avant le jour.

On roula jusqu'à *Orilla* pour bifurquer ensuite par la 12 en direction de *Midland* (Ontario) mais sans aller jusque là bas, seulement jusqu'à *Coldwater* puis *Waubauskene* par une mauvaise route. Et brusquement je m'arrêtai affolé. J'avais

complètement perdu de vue *Mel* et *Moose* et me trouvai devant un pont d'apparence pas trop solide mais assez long quand même, au point que je me demandais si en ce moment ils ne se trouvaient pas déjà au fond du chenal... ou alors poursuivaient leur route de l'autre côte. C'était comme rouler sur les routes de glace dans les territoires du Nord. Je m'engageai très doucement (avec la portière ouverte au cas où) sur ce pont qui commençait déjà à branler et de plus en plus au fur et à mesure que j'avançais et mordant mon cigare je me demandais s'il allait tenir le coup. Finalement je réussis à passer et me mis à rouler comme un fou pour essayer de rattraper mes deux copains quand, à deux miles de là seulement, je tombai sur eux qui m'attendaient au bord de la route.

A partir de là en principe il n'y avait plus de route mais on était en train d'ouvrir une piste, début du chantier de la nouvelle route allant à *Mac Tier* et qui allait rejoindre la route venant de *Gravenhurst*. Cette piste était faite de roches concassées mêlées à du sable sur laquelle on ne pouvait dépasser le 10/15 miles à l'heure. On roulait comme ça depuis deux heures et je me demandai si mon dos allait supporter le voyage. Nous finîmes par arriver à *Moon Bridge*. Il n'y avait d'ailleurs pas de pont mais environ 200 yards de rivière à traverser. *Mel* s'arrêta et vint nous dire de le suivre de très près, dans ses roues. Alors il tourna carrément à gauche pour s'engager sur les traces laissées par un bulldozer et à partir de là ... plus possible de faire demi tour.

Ce n'était qu'un étroit passage ménagé sur le flanc de la rive qu'on suivit sur une distance de trois ou quatre cents yards, l'endroit étant rendu glissant à cause du sable récemment répandu. En arrivant à hauteur de l'eau nous vîmes un pont *Bailey* dont l'entrée se trouvait en plein angle droit. *Mel* rasa le plus possible la berge sur sa gauche pour braquer à fond et s'engager sur le pont. Je me trouvai juste derrière lui. Seulement son camion ne parvint pas à passer à cause de l'arrière que gênait la rambarde du pont. Il recula de trois pieds environ puis s'arrêta et vint s'asseoir avec nous le temps de griller une cigarette ou deux. Et maintenant qu'est-ce qu'on fait? *Mel* ne semblait pas inquiet pour autant. N'empêche, comment allons nous nous tirer de là ?

Bill, amène ton pare-choc avant contre mon train arrière et tu vas pousser pendant que moi je vais avancer et regarde bien si ça marche. Si nous n'avions pas eu de solides pare-chocs sur ces camions type « *Diamond T* » on y serait encore. Je grimpai donc au volant et commençai à pousser avec mon pare choc sur son train de pneus jumelés pendant que lui avançait tout doucement. Je m'enfonçai dans près de six pouces de sable mais son camion s'était déplacé de côté suffisamment pour lui permettre de passer sur le pont. *Moose* dû me pousser à son tour pour me désensabler et nous finîmes par passer tous les trois. Et nous voilà repartis. Mais d'autres ennuis nous attendaient.

Nous pûmes ainsi rejoindre la 69 et continuer vers *Parry Sound* et la *Pointe au Baril*. Il faisait encore nuit mais le jour était sur le point de se lever. Nous n'avions pu nous arrêter nulle part en cours de route pour manger et à *Parry Sound* tout était fermé. Mais juste avant d'arriver à *Pointe au Baril*, il y avait au bord de la route une

cabane de dix pieds sur douze. *Mel* s'arrêta devant et alla frapper à la porte, réveillant le propriétaire. Il s'appelait *Larry*. Il était monté dans le Nord pour acheter un terrain domanial à 50 cents l'acre sur lequel il avait construit sa cabane et vendait du jambon et des œufs aux rares voyageurs de passage. Il nous prépara le café et de quoi manger. Par la suite (une bonne vingtaine d'années) il put monter un petit restaurant avec motel qui existe toujours au même endroit à l'enseigne de « *Larry's Tavern and motel* ».

Chacun de nous trois avait un lieu de livraison différent. Avant de repartir, on décida entre nous qu'une fois débarrassé de notre chargement on se retrouverait à cet endroit, disons entre minuit et le lendemain matin de bonne heure. Il était alors environ 7 heures du matin.

Pour ma part je devais livrer à *Sault Sainte Marie*. Je m'arrêtai deux heures pour dormir un peu puis fis tout le reste du trajet d'une traite. Je déchargeai puis repris la route en sens inverse pour arriver vers les dix heures du soir au point de rendez-vous. J'avais pourtant fait un bon chrono mais *Mell* et *Moose* étaient déjà là ayant commandé un second plat d'œufs au jambon. Il n'y avait d'ailleurs pratiquement rien d'autre au menu.

Comme je commençai à manger, l'orage se mit à gronder. *Mel* proposa qu'on roule vers le sud aussi longtemps que possible avant le lever du jour. On ne tenait pas à nous retrouver coincés sur le chantier de la nouvelle route aux heures de travail. On n'était d'ailleurs pas censés nous y trouver. Ni personne.

Les orages d'été venant de la *baie Georgienne* sont parfois très violents et celui qui nous arrivait dessus s'annonçait carabiné. Nous rentrions tous à vide et pouvions donc rouler beaucoup plus vite. On traversa *Mac Tier* pour nous retrouver ensuite dans le secteur non ouvert à la circulation et bientôt nous arrivâmes devant la *Moon River*. La pluie qui tombait à torrent avait déjà emporté presque tout le revêtement provisoire de la piste.

Nous étions sur le point de nous engager l'un après l'autre sur le pont *Bailey* quand sortant de nulle part une *coccinelle Volkswagen* descendit en trombe sur la rive opposée pour traverser le pont mais elle glissa sur le plancher humide, se mit en travers et percuta la rambarde du pont avant de s'immobiliser. Le conducteur était saoul comme un cochon. Il allait nous falloir une demi heure pour le dégager et pouvoir passer. *Moose* était furibard et sur le point de balancer le type dans la rivière mais *Mel* réussit à le calmer et on s'y mit tous les trois pour sortir la V.W. du pont. En attendant nous étions tous les trois trempés comme des soupes. *Moose* fut le premier à passer sur le pont puis à grimper la pente jusqu'à la route où il s'arrêta pour nous attendre. Le second fut *Mel*. De ce côté ci de la rivière il disposait d'un peu plus de place pour braquer et réussit à sortir du pont sans problème juste en frottant un peu les pneus. Il commençait à gravir la pente pour rejoindre la route quand son camion se mit à enfoncer doucement. La pluie lessivait le revêtement encore frais et le camion commençait à glisser du côté du vide. Il patina puis s'immobilisa, enlisé. *Moose* redescendit en marche arrière pour prendre *Mel* en remorque avec sa chaîne de vingt pieds qu'il fixa à son pare choc avant. S'aidant tous les deux, ils tentèrent de

sortir le camion de l'ornière mais celui-ci ne fit que pencher davantage du côté de la rivière. Je m'engageai à mon tour sur le pont et m'arrêtai au milieu pour prendre ma propre chaîne et aller l'amarrer à l'arrière du camion de *Mel* puis à l'avant du mien. Nous étions ainsi enchaînés l'un à l'autre sans pouvoir avancer. L'eau qui ruisselait sur le revêtement finit par diminuer au fur et à mesure que la pluie ralentissait pour ne devenir qu'une légère bruine.

Et maintenant, que faire ?... Nous ne pouvions avancer ni reculer, enchaînés l'un à l'autre comme des esclaves ... *Mel* se mit à rire, alluma un cigare et nous dit qu'on se reverrait dans la matinée puis il monta dans son camion pour dormir sans se tracasser plus que ça.

Il était environ 6H30 du matin quand un bulldozer et une niveleuse rappliquèrent pour reprendre le travail et devaient pour cela traverser la rivière. *Mel* leur souhaita la bienvenue mais s'ils voulaient traverser il fallait d'abord nous aider à nous tirer de là. Les gars avaient le sens de l'humour et ils nous dépannèrent en un instant mais il fallut refaire un peu le revêtement avant que la niveleuse puisse passer. Ce n'est qu'une fois nous être retrouvés tous les trois sur la route qu'on s'aperçut que la VW avait disparu. Le type quelque peu dégrisé avait dû penser que nous étions toujours aussi furieux contre lui et que nous allions revenir pour le balancer à la rivière.

Nous n'eûmes plus d'ennuis jusqu'à *Hamilton* mais là bas, comme d'habitude, on était toujours pressé de livrer encore et encore du ciment. N'est-il pas formidable ce petit monde du transport routier ?

A & H - H & M (Sociétés de transport)

Au début des années cinquante, *Stan* HEWITT était contremaître à l'usine AUTOLITE de *Sarnia*, Ontario. Au terme d'un marché qu'ils avaient passé, ils devaient livrer eux mêmes tout un chargement à *Winnipeg* (Manitoba). Or *Stan* connaissait un copain qui avait un camion, ou le louait, je ne sais plus. Toujours est-il qu'ils s'arrangèrent tous les deux pour le transport en question. Par la suite *Stan* devait s'associer avec une de ses connaissances, un nommé *Armstrong*, qui habitait *Winnipeg* (Manitoba) où ce dernier lui trouva une adresse en tant que résident. Et tous deux se lancèrent dans le transport entre *Sarnia* et *Winnipeg* via les États Unis. AUTOLITE fut leur premier et principal client. C'est ainsi que débuta la A & H Transport (ARMSTRONG



& HEWITT). Officiellement le siège social de cette société était à *Sarnia* (Ontario) mais son exploitation était basée à *Winnipeg* (Manitoba).

La société compléta peu à peu son parc de véhicules jusqu'à posséder des bahuts pouvant faire du 120 Kms/heure, un record pour l'époque. Elle transporta beaucoup de fret dans les environs de *Sarnia* pour le compte de POLYMER, IMPERIAL OIL, LTL et d'autres. Elle se développa très vite en fait. Son premier garage fut aménagé sur le site d'une petite station service à deux pompes dans le centre ville. Un semi-remorque qui s'arrêtait devant bloquait complètement l'entrée.

A l'époque, l'Ontario n'avait encore passé aucun accord de réciprocité avec d'autre province (Canada) ou état (U.S.A). Pour pouvoir passer de l'une à l'autre (ou de l'un à l'autre) il fallait avoir double plaques. D'où l'intérêt pour l'associé de *Sarnia* d'avoir une adresse à *Winnipeg* au Manitoba. Les plaques étaient bien de couleur différente mais on pouvait toujours bluffer un peu et passer quand même entre différents états américains du moment qu'on était résident au Manitoba. De toutes façons, les entreprises de transport à leur début étaient bien obligées de rouler un peu partout comme des nomades. C'était vraiment comme ça en ce temps là et franchement énervant parfois.

Par la suite, *Stan* s'associa avec un certain MANNING d'*Edmonton*, Alberta, qui était dans la même branche que lui et ils fondèrent ensemble la H & M Transport (HEWITT & MANNING) basée en Alberta et pouvant de ce fait circuler dans la plupart des états.

NOTE : A l'époque, le Manitoba et l'Alberta avaient d'excellents accords de réciprocité ainsi qu'avec les autres provinces. Le logo des deux sociétés était de même style pour une raison pratique ... mais je ne dirai pas pourquoi.

Les premiers camions qu'achetèrent les nouveaux associés furent deux *Diamond T* à simple essieu. Les *diesel REO* qu'ils avaient déjà étaient jaunes, couleur de série. Mais ils avaient besoin de rentrée d'argent pour pouvoir se développer. Or un certain SMITH (j'ai oublié son prénom) qui venait d'acquérir un nouveau *Diamond T* « *Roadranger* » à huit vitesses et un *J T Cummins Diesel* de 165 hp et avec couchette s'associa à son tour en faisant l'apport du *J T. Cummins Diesel*. Il prit aussi quelques sous-traitants qui avaient de vieux *LJ Mack*, ou *26 White* même un vieux GMC. La chance leur souriait.

Les frères *Lockey* qui avaient un vieux *Mack* se rendirent chez le représentant de *Hayes* à *Winnipeg* pour acheter un camion neuf. Ils le choisirent tout noir mais *Thieson*, le représentant, leur conseilla de faire peindre le haut du toit en blanc et une bande blanche tout autour du camion pour faire plus joli. De fait ça faisait plus gai.

NOTA : D S SCOTT si je me rappelle bien avait fait la même chose sauf qu'il avait mis une petite bande verte en plus de la bande blanche du milieu, ce qui différenciait D.S. de A & H.

Mais il rendit les autres jaloux ce nouveau camion des frères *Lockey* qui, avec un essieu en plus, pouvaient transporter davantage à chaque voyage. Les uns après les autres ils allèrent voir *Thieson* pour lui commander le même, celui qui était noir et blanc. C'est de là qu'est apparue la couleur sur les camions.

Il y avait énormément de travail. Nous ne chômons pas le moins qu'on puisse dire. On travaillait en équipes. Nous étions le 25 du mois et avec mon collègue on en était à notre cinquième voyage depuis le début de ce mois. *Les(ley ?)* déjeunait souvent avec deux chauffeurs qui faisaient à ce moment là le trajet *Midland-lac Supérieur*. Ils ne croyaient pas que nous pouvions en être à notre cinquième voyage en un seul mois (d'*Edmonton* à l'*Ontario*). J'arrivai sur ces entrefaits et *Les(ley ?)* me demanda devant eux à combien de voyage nous étions depuis le début du mois et quand je lui répondis que c'était le cinquième les gars de *Midland* en restèrent baba. N'oubliez pas qu'on était en 1958, il n'y avait pas d'autoroutes à péage mais de vieilles routes étroites qui traversaient toutes les agglomérations.

C'était devenu vraiment dur et on brûlait la chandelle par les deux bouts à ce rythme, à peine sauté du pieu c'était le volant jusqu'au terminal et revenir aussitôt, sans avoir l'impression d'avoir pu dormir entre temps et, qu'on le veuille ou non, on devait ensuite repartir pour un autre voyage. A la longue on avait les nerfs à fleur de peau et il arrivait qu'on se chamaille pour un rien avec son

collègue, sur une simple remarque. On avait déjà eu deux gars qui n'avaient pas pu supporter. On avait déjà fait jusqu'à 22 voyages directs entre l'Ontario et l'Alberta sans un seul jour de repos.

Ça tournait franchement à la démente et il arriva que ce fut plus fort que nous à *Portage la Prairie* dans le Manitoba. On avait l'habitude de faire le plein en ville à la CO OP. Ce jour là trois camions se présentèrent en même temps. On cause et de fil en aiguille on arrive tous les trois à cette conclusion qu'on en a plein le c.. de rouler. Un des gars connaissait un fermier à la sortie de la ville. Nous on savait aussi que la société avait un indicateur qui habitait à deux heures de là. On lui laissa un message à la CO OP pour lui dire de rappliquer dare dare et on alla garer les trois camions à la ferme en question (un dans la grange et les deux autres par derrière). **Et que la fête commence !**

Un jour et demi plus tard on n'avait plus un rond, complètement raide. Ayant repris nos esprits on envoya un télégramme à *Stan* lui disant laconiquement : L'argent qu'on avait est parti, nous en envoyer d'autre. Entretemps, l'espion de la boîte courait partout à notre recherche comme un fou. Dès qu'un camion prenait du retard ça les rendait de très méchante humeur. On nous envoya de l'argent et on reprit la route en roulant comme des dingues. Le temps de revenir à *Sarnia* l'affaire était oubliée (mais nous on en riait encore).

Un autre incident à propos du transport entre l'ouest canadien et *Yellow Spring* (Ohio). A l'époque l'Ohio et l'Ontario ne s'entendaient pas du tout sur le passage des camions d'une frontière à l'autre. L'Ontario ne les laissait pas rentrer. Tout chargement, pour Toronto par exemple, devait être vidé à la frontière et rechargé sur un camion immatriculé au Canada. En général c'était *McKinley Transport* qui s'en chargeait ou alors il fallait acheter un jeu de plaques de l'Ontario. A l'époque je faisais fonction de chauffeur remplaçant et de ce fait je suis allé à *Yellow Springs* sur trois camions différents et par trois fois (jusqu'à la frontière du Kentucky). On me fit décharger à chaque fois, OK c'était la règle. Mais alors que je remontais vers le Michigan et que j'étais à un demi mile environ de la frontière, à chaque fois la police de l'État venait me coller aux fesses. Évidemment nous étions toujours escortés jusqu'à la balance de *Bowling Green* où il y avait aussi une prison et, pour une raison quelconque (que je n'ai jamais comprise) à chaque fois ils me mirent dedans prévenant mon collègue que j'allais y rester tant qu'il n'aurait pas ramené la somme d'argent due pour pouvoir m'en sortir. Cette somme incluait également un jeu complet de plaques de l'Ohio. C'est ainsi qu'en l'espace de deux mois j'avais effectué trois voyages dans trois camions différents, avais été trois fois en tôle et avais dû acheter trois jeux de plaques. Pour mon dernier voyage (le troisième) je réussis quand même à les feinter, une petite revanche de ma façon, mais c'est une autre histoire...

A cette époque là, *Stan* voyait grand et voulait étendre son activité de la côte Atlantique à la côte Pacifique. Il s'associa avec un type de Vancouver (Colombie Britannique) créant une nouvelle société la TORVAN (TORONTO-VANCOUVER) qui ne dura d'ailleurs pas très longtemps et qui sous-traitait avec des propriétaires-exploitants de camions. Le dernier que j'ai rencontré c'était à une station service à *Brule* (Wisconsin), il rentrait de Vancouver sans sa remorque avec quatre pneus crevés arrimés à l'arrière du tracteur routier.

La dernière société que *Stan* créa fut la MEXICANA la seule je pense à avoir obtenu l'autorisation de se rendre du Canada au Mexique. Il louait les services de propriétaires-exploitants de camions (« gypsies ») à *Port-Huron* (Michigan) qui s'amenaient avec leur remorque à *Sarnia* en franchissant le pont pour prendre leur chargement de caoutchouc synthétique provenant de chez POLYMER CORP et aller le livrer à l'usine au Mexique en transbordant le chargement sur des camions mexicains. J'ai fantasmé sur ce genre de boulot je dois dire mais sans y avoir été mêlé.

Il se passa un tas de choses vraiment bizarres et passionnantes du temps où je travaillais pour *Stan*, ce genre de choses qui ne pouvaient arriver que dans les années cinquante, impensables aujourd'hui. Je n'échangerais pas ce temps-là pour un autre (s'agissant de mon métier).

Je ne devais quitter *Stan* que des années après. Il tomba malade et le docteur lui conseilla de lever le pied. Il finit par vendre à des Québécois, BRAZAU TRANSPORT. Aucune des sociétés qu'il avait montées n'avait eu l'autorisation de rouler dans le Nord de l'Ontario, toutes travaillaient du

côté américain. Quand BRAZAU TRANS racheta, ils obtinrent la licence pour travailler dans le Nord de l'Ontario. Par la suite ils se réorientèrent vers l'Ouest. Et puis BRAZAU finit par disparaître.

Voilà, fin d'une petite histoire de l'activité transport à ses débuts.

Une situation embarrassante -

1959 fut une année très chargée. Il fallait se battre pour avoir une journée de congé et la seule façon de l'obtenir c'était encore de trouver un remplaçant. Mais cette fois là pas moyen d'en trouver un. Dans cette société où j'étais on roulait à deux. Mon coéquipier à l'époque était *Bill G.* tout fier de conduire un camion flambant neuf avec cabine mais il fallait bouffer des kilomètres pour qu'il soit payé le plus vite possible. On faisait alors six ou sept voyages d'affilée (entre Alberta et Ontario) sans un seul jour de repos. Ma petite amie de l'époque en avait marre de ne pas me voir plus souvent. Je lui avais promis que je l'appellerais au téléphone le dimanche matin, où que je me trouverais sur la route. Nous étions début Octobre et il faisait encore nuit et déjà très froid à 6 heures du matin, heure locale (on avait une heure de décalage par rapport à chez nous).

J'étais en train de rouler sur la US n°2 à trente ou quarante miles à l'ouest de *Duluth* (Minnesota) dans une région déserte sans village ni personne et je voulais m'arrêter pour téléphoner. Je finis par tomber sur un garage qui était fermé mais il y avait une cabine à côté. Si seulement elle pouvait marcher !... Je m'arrêtai pour aller essayer. FORMIDABLE ! Elle fonctionnait. J'eus ma petite amie au bout du fil mais elle était en colère contre moi prétendant que je ne l'aimais pas parce que si je l'aimais vraiment j'aurais été près d'elle à ce moment. Quand j'eus raccroché je retournai au camion tout préoccupé, montai et démarrai.

Je roulai plongé depuis vingt minutes (plongé dans mes réflexions) quand je vis des phares dans mon rétro. C'était la première fois en quatre heures de route que je rencontrais quelqu'un. Mais soudain ces phares me firent des appels pendant qu'une sirène se mettait à beugler. Qu'est-ce qu'ils me veulent encore ? ... Je me rangeai sur l'accotement et un flic accourut pour me hurler : où est ton collègue ? Je lui répondis qu'il dormait à l'arrière. Réveille-le tout de suite je veux le voir. OK, OK, pas besoin de crier comme ça. J'allai à l'arrière, tirai le rideau, personne. L'horreur dût se lire sur mon visage et c'est à ce moment précis que le flic éclata de rire sans pouvoir s'arrêter.

Voici ce qui s'était passé : une patrouille de police circulait sur cette vieille n°2 en ce dimanche matin et ne s'attendait certes pas à rencontrer sur l'accotement un type qu'ils prirent pour un pervers vêtu en tout et pour tout d'un caleçon et chaussé de bottes de cow-boy. Il grelottait de froid et n'avait aucune pièce d'identité sur lui (seulement un tatouage). Ils le poussèrent dans la voiture de police et l'auraient embarqué s'il n'avait réussi à les convaincre qu'ils étaient à deux pour conduire un camion, que c'était son tour de dormir mais qu'il s'était réveillé avec une envie pressante. Il avait alors enfilé ses bottes, était descendu en refermant la portière pour aller se soulager derrière le camion. Quand j'avais eu fini de téléphoner il m'était impossible de le voir et j'étais reparti en le laissant là, accroupi au bord de la route. Les deux flics qui avaient fini par le croire avaient téléphoné à des collègues pour qu'ils rattrapent le camion roulant vers l'Est et auquel il manquait un chauffeur. C'est ainsi qu'ils m'avaient arrêté et, après qu'ils m'eurent raconté toute l'histoire, je dus faire demi tour pour aller reprendre mon coéquipier. Autant vous dire que ce jour là et le jour suivant on ne desserra guère les dents, l'un comme l'autre.

Pourquoi c'était arrivé ? simplement parce qu'il avait transgressé une loi non écrite : quand on roulait à deux chauffeurs et qu'un des deux, pour une raison quelconque, devait sortir du camion (même pour pas longtemps) il devait laisser le rideau de la couchette tiré pour indiquer justement qu'il était dehors.

Après ça, chaque fois qu'on allait prendre une bière entre copains, c'était bien rare si cette histoire ne venait pas se glisser dans la conversation.

Chargement fantôme -

Revenons à l'année 1958 quand je travaillais chez *A & H* et *H & M Express Lines* (même société mais destination différente). On roulait jour et nuit. Nous faisons le transport vers l'Ouest canadien et prenions tout ce qui se présentait comme fret pour pouvoir tourner à cent pour cent : chargements en valant la peine le plus souvent surtout quand c'était pour l'armée ou pour le câble sous marin (M/T) mais qui parfois l'étaient moins comme par exemple les peaux provenant des entreprises d'équarrissage, ce qui fut le cas pour moi une fois et qui vaut le coup d'être raconté.

Normalement ces peaux étaient livrées pliées, salées et séchées, liées en ballots carrés soigneusement étiquetés. A l'époque, les Russes ne venaient pas en bateau jusqu'aux docks de Montréal pour prendre livraison des peaux qu'ils achetaient mais prêts à tout pour gagner du temps sur le délai de livraison ainsi, quand c'est nous qui en prenions livraison, ces peaux étaient « vertes » c'est à dire qu'elles venaient pratiquement d'être enlevées de dessus l'animal (dans l'heure) de sortes qu'elles étaient encore toute dégoulinantes d'eau sale mêlée de sang et n'étaient même pas salées. C'étaient çà les peaux « *vertes* ».

On était au milieu du mois d'Août et la température dans les *Prairies* était très élevée. Il fallait qu'on répartisse le chargement en respectant le poids à l'essieu pour pouvoir traverser les États Unis et çà se faisait à la main et jusqu'à ce que çà passe à la balance. Nous nous lançâmes à travers les *Prairies* à deux chauffeurs sous une chaleur d'enfer. Après trois ou quatre heures de route je remarquai une voiture qui nous suivait. Nous n'avions pas rencontré un seul nuage dans le ciel depuis cent miles mais je voyais dans mes rétroviseurs qu'elle faisait fonctionner ses essuie-glace tout en commençant à zigzaguer bizarrement et pour finir par s'arrêter tandis que je continuais à rouler mais, cinq ou six miles plus loin, je m'arrêtai à mon tour car çà m'intriguait quand même. J'allai voir à l'arrière du camion et ne fus qu'à moitié surpris de constater que l'eau sale encore sanguinolente qui suintait des peaux « vertes » coulait sur la route par la ridelle. Mais c'est en quatrième vitesse que je dus remonter dans le camion, pour sauver ma « peau » (le cas de le dire !) – à cette époque là du moins – car, non seulement les peaux suintaient mais elles étaient envahies par des nuées de taons, les plus gros que j'aie jamais vus. Ils formaient un énorme essaim. Je n'eus que le temps de fermer les vitres et de démarrer sur les chapeaux de roues, essayant de « semer » les taons ... Souvenez vous que dans les années cinquante il n'y avait pas d'air conditionné. Il faisait plus de 55° Centigrade à l'intérieur de la cabine.

Nous entrâmes aux États Unis par *Noyes* (Minnesota) le chargement ayant été préalablement mis sous scellés côté canadien. Avec les mouches qui commençaient à affluer et à s'en prendre aussi aux douaniers on nous expédia vite fait. Le lendemain nous roulions sur la US n° 2 en direction de l'Est. Nous arrivâmes à la balance de *Powers* (Michigan). Elle était ouverte et les préposés étaient connus pour prendre plaisir à épingler les canadiens. Je montai sur la balance pour faire vérifier le poids de charge sur l'essieu avant et j'allais avancer pour la même chose sur l'essieu arrière quand on me fit signe de stopper et de venir voir : j'avais 2000 livres en trop sur l'essieu avant. Entre temps une nuée de mouches avait rappliqué sur le chargement qui laissait encore échapper de l'eau sale tandis que les fenêtres du bureau étaient grande ouvertes. Les gars nous dirent qu'il voulaient bien nous laisser passer à condition de répartir correctement le chargement sur les deux essieux. Ils savaient très bien qu'on n'avait rien pour le faire et que le chargement étant sous scellés on ne pouvait pas y toucher.

Le chargement était si gras en fait qu'en s'arrêtait brusquement celui ci glissait vers l'avant augmentant ainsi le poids de charge sur l'essieu correspondant. Je retournai donc au camion, reculai à toute vitesse puis freinai à mort faisant ainsi glisser le chargement sur l'arrière puis remontai lentement sur la balance pour une nouvelle pesée. Ce faisant, je salopais partout car je dus m'y reprendre à trois fois avant d'être à peu près OK. Pendant ce temps là la puanteur et les mouches

devenaient si insupportables que le préposé finit par me dire de foutre le camp en vitesse, me promettant d'avoir à faire à lui la prochaine fois où il me foutrait en tête direct. Mais moi de filer sans demander mon reste, poursuivi par le plus gros essaim de mouches que j'ai jamais vu.

Les douanes canadiennes à *Sarnia* (Ontario) nous expédièrent comme jamais j'avais vu. Mais dans les semaines qui suivirent, je m'arrangeai pour que ça soit à mon tour d'être dans la couchette au moment de passer à cette fichue balance de *Powers* au Michigan.

Trans Canada Highway Express -

- *Fêtes de fin d'année sur la route* -

Après avoir quitté la *A & H Transport Co*, je trainai un peu à gauche et à droite sans savoir vraiment ce que j'allais faire jusqu'à ce que je me retrouve à *Edmonton* (Alberta) fauché et sans boulot. N'ayant pas de quoi payer, j'allai sur la *Trans Canadienne* faire du stop pour rentrer chez moi et chercher du travail.

Il y avait un propriétaire exploitant qui possédait cinq ensembles routiers (tracteur + remorque) mais n'avait que quatre chauffeurs sous la main. Il s'appelait *Chuck Dorland* et on me donna son adresse pour que j'aie le voir.

Je lui expliquai pourquoi j'étais revenu dans l'Est et ce que je cherchais. En attendant, il me fila les clés d'un vieux « *Hayes* » pour que j'y attèle une remorque à ramener sur les docks et pendant le trajet il allait réfléchir et voir s'il pouvait me trouver quelque chose. OK, je veux bien faire ça pour vous. Après être montés tous les deux dans cette « vieille carcasse », je me mis en route avec la remorque en question. Mais l'emplacement où il voulut que je me gare m'apparut bizarre, si réduit qu'il fallait être à deux pour s'y mettre, un au volant et l'autre pour le guider dans les manœuvres. Il y avait à peine assez de place pour un semi-remorque et je dus faire un tas de marches avant et de marches arrière tout en surveillant le gars qui me guidait pour ne pas rentrer dans les autres camions. Je finis par me caser sans avoir éraflé la moindre peinture, grâce à mon guide à qui je tirai mon chapeau. Il ne faisait pourtant pas si chaud mais je transpirais comme un phoque à force de braquer et contrebraquer (sans direction assistée bien entendu dans ces années cinquante).

Mais, à mon insu, *Chuck* qui se tenait un peu à l'écart m'avait observé pendant que je manœuvrais et quand je lui demandai s'il m'avait trouvé quelque chose il me répondit simplement que je pouvais garder les clés, d'effectuer le chargement de la remorque et d'aller livrer. OK. Mais l'autre chauffeur ? Y' en a plus, le chauffeur c'est toi, tu travailles pour moi à présent. Y' en a pas beaucoup qui soient capables de faire ce que tu as fait sans emboutir quelqu'un. En principe on exige ça d'un chauffeur qui va charger ou décharger sur les docks. Je t'ai vu à l'œuvre mon garçon. OK, M'sieur, merci.

Épatant. A présent quel était le programme ? *Chuck* m'expliqua que nous devions faire le chargement du camion nous mêmes. Il fallait d'abord se rendre en ville pour y prendre livraisons de tous les colis, soit cinq tonnes en principe, puis revenir pour la pesée. Il fallait ensuite faire le tri du chargement par centre de livraison et c'est sur ce service de messagerie qu'on gagnait vraiment de l'argent. Le camion ne devait pas repartir livrer avec moins de cinq ou six mille dollars de fret (à l'aller).

Remarque : A l'époque le diesel coûtait à peu près 23 cents le gallon impérial, soit presque 5 litres ou 5 quarts américains.

Mais je n'arrivais pas à prendre vraiment la cadence. Charger à la main, bien répartir les colis pour éviter la casse car dans ce cas tu en étais de ta poche, les palettes ça n'existait pas en ce temps là. Tout ça prenait normalement deux jours. Le tour de chacun pour charger était affiché. Le

premier arrivé était le premier à charger normalement, sauf si celui qui te précédait n'était pas au rendez vous, mais si il arrivait avant que tu aies fini de charger, il passait quand même avant toi. Des questions ?... Tu pouvais attendre ton tour deux ou trois jours comme ça. On allait se pointer avant midi puis on passait le reste de la journée à boire au bar de l'hôtel (et on savait tous ce qui allait arriver si on y passait plus de temps que sur la route).

Nous approchions de Noël. On faisait en moyenne deux tournées par mois à raison de cinq ou six miles chacune. *Chuck* cherchait quelqu'un qui accepte de voyager le jour de Noël et jusque là n'avait trouvé personne. Tous les chauffeurs étaient mariés et avaient refusé. On fit donc appel à moi. Je demandai quand même à *Chuck* pourquoi il tenait tant à rouler ce jour là et il me répondit qu'il s'agissait d'un chargement spécial pour le gouvernement. N'étant pas marié et n'ayant rien prévu au juste, je lui donnai mon accord mais à condition que – où que je me trouve la veille du Nouvel An – je puisse parquer le camion et avoir 30 heures à moi. Pourquoi 30 heures !... Je veux bien pour le jour de Noël mais de votre côté il faut me laisser la fête du Nouvel An et je veux pouvoir m'arrêter dans l'après midi, louer une chambre, fêter ça toute la nuit et avoir au moins douze heures pour récupérer. *Chuck* fut d'accord.

Nous étions arrivés à la veille de Noël et, vers les 4H30 de l'après midi nous eûmes achevé le chargement. Cinq d'entre nous se rendirent alors à l'hôtel pour les vœux. Les épouses des autres chauffeurs ayant fini leurs achats vinrent nous rejoindre pour arroser ça. Nous nous mîmes en cercle et nous portâmes mutuellement des toasts. Vers 7H du soir nous quittâmes l'hôtel, nous souhaitant la bonne année, avant de partir chacun de son côté. Ceux qui restaient rentrèrent chez eux ou chez des amis tandis que je grimpai dans le camion pour prendre la route direction Toronto.

Je ne m'étais pas rendu compte que je n'avais rien mangé depuis le petit déjeuner. Je me dis qu'une fois sorti de la ville et après une heure de route j'allais m'arrêter à un restaurant pour prendre un bon repas. Mais pas de chance, tout était fermé et il ne me restait plus qu'à continuer ma route. Entre temps la nuit était tombée et il faisait bien -20 °. Je conduisais un vieux 220 *Cummins* sans protège-radiateur pour l'hiver ni de ventilation automatique de sorte qu'avec le peu de chaleur venant du chauffage il faisait presque aussi froid à l'intérieur de la cabine qu'à l'extérieur. Je me dirigeai vers *Loyminster* espérant y trouver un arrêt routier *Husky Truck* d'ouvert. Par l'ancienne route il fallait compter quatre heures pour y arriver. Vers 10H du soir je tombai de sommeil et avait une faim terrible. Je m'arrêtai me rappelant que *Chuck* nous avait donné à chacun une bouteille de whisky comme cadeau de Noël. Je fouillai dans mon sac pour la sortir. Je n'avais rien à me mettre sous la dent avant mais j'en pris trois bonnes gorgées et aussitôt je m'endormis. Même avec le moteur tournant à 1200 tours minute, l'air chaud n'arrivait pas dans la cabine et je me réveillai complètement gelé. Je dus gratter le givre qui s'était formé sur le pare-brise à l'intérieur. Mort de faim je repris deux lampées de whisky (pour essayer de me réchauffer) et repris le volant pour arriver jusqu'au *Husky Truck* au bout d'une heure. Et ce fut pour lire sur la porte qu'ils étaient fermés pour Noël. Tout en pestant, je m'envoyait encore deux gorgées de whisky et repartis et roulai jusqu'à ce que l'aube du matin de Noël commence à poindre.

Il me semblait que des heures et des heures s'étaient écoulées depuis la dernière fois que j'avais vu un être humain sur cette planète. J'arrivai à *Saskatoon*. Bien que conduire en ville en semi remorque ne soit pas conseillé, je tournai et retournai, mais il n'y avait rien d'ouvert, même pas une station service et j'étais complètement découragé. Je ressortis de la ville après avoir perdu deux heures, m'arrêtai de nouveau pour dormir une heure et tromper ma faim. Deux autres gorgées de whisky et je m'endormis. Difficile à croire mais malgré mon goût pour le whisky j'en arrivai maintenant à le détester. Il n'en restait qu'un fond et je jetai la bouteille. J'en avais marre. C'est manger que je voulais.

Mon prochain arrêt était prévu à *Régina* dans le Saskatchewan où les *Husky Trucks* ne ferment jamais normalement. Je me dis que j'allais pouvoir y manger et faire le plein de carburant. Il était dans les six heures du soir ce jour de Noël quand j'arrivai enfin à l'arrêt routier. J'allai directement aux pompes pour faire le plein et rajoutai un peu d'alcool méthylique dans le réservoir

car il fallait s'attendre à une température très basse la nuit dans la Prairie où rien n'arrête le vent.

Je garai le camion sur le parking, entrai à l'intérieur de la station pour payer ma note de carburant puis me dirigeai vers le restaurant. La porte était fermée et aucune lumière à l'intérieur. Qu'est-ce qui se passait encore ici ?... J'allai demander au pompiste qui me répondit qu'ils avaient fermé parce qu'ils n'avaient trouvé personne pour travailler pendant les fêtes, c'était d'ailleurs la première fois que ça arrivait. Il ajouta que je pouvais quand même essayer de trouver un bout de jambon et du pain à la cambuse du cuistot à côté mais quand j'y arrivai il ne restait plus qu'un gros os sans le moindre morceau de viande dessus, plus quelques miettes de pain déjà rassies. J'en aurais chialé ! Ça faisait 35 heures que je n'avais rien mangé.

Que faire ? Je me rappelai tout à coup qu'un chauffeur avec qui j'avais roulé avait un fils que je connaissais d'ailleurs qui avait déménagé pour *Régina* un an auparavant pour s'éloigner un peu de la famille. J'allai à la cabine téléphonique pour regarder l'annuaire et y trouver son numéro espérant pouvoir le joindre. J'appelai donc *Dave D.* Il était chez lui et avait du monde pour Noël. Je m'excusai du dérangement mais je voulais juste savoir si il n'y aurait pas en ville un taxi qui puisse m'apporter quelque chose, un gros sandwich par exemple, car je devais repartir le plus tôt possible et j'avais trouvé tout fermé jusqu'ici. Il me répondit d'attendre là où j'étais et quinze minutes plus tard *Dave* en personne arrivait avec sa voiture pour m'emmener chez lui. Il me fit entrer mais je me sentais franchement mal à l'aise, sale, en vêtements de travail au milieu de ces gens bien habillés. Mais *Dave* m'entraîna jusqu'à la table (sans beaucoup de résistance de ma part je dois dire) où les dames vinrent me servir tandis que les hommes m'apportaient à boire (du lait, du café, de l'eau) refusant le whisky, j'en avais assez bu comme ça et pour un bon moment.

La fête continua jusque vers une heure du matin mais il me fallait repartir. *Dave* et son épouse insistèrent pour que je reste mais ça n'était pas possible avec ce chargement urgent. *Dave* me ramena donc jusqu'au camion, me souhaita bonne chance et je repris ma route. J'avais tellement mangé que je me sentais le ventre prêt à exploser. J'étais passé d'un extrême à l'autre : crevant littéralement de faim avant d'être saturé de mangeaille.

J'étais à trois quatre heures de *Moosomin* (Saskatchewan) où se trouvait le restaurant où j'avais l'habitude de m'arrêter, tenu par deux dames et qui était ouvert 24 heures sur 24. Il n'y avait aucune circulation, j'étais tout seul sur la route. Je m'arrêtai devant l'établissement mais lui aussi était fermé. Je n'étais que trop bien rassasié mais je voulais juste prendre un café bien chaud. La température était très en dessous de zéro et il faisait presque aussi froid dans la cabine. Je descendis quand même pour faire le tour du camion donnant des coups de pieds dans les pneus pour me les réchauffer, quand la porte du restaurant s'ouvrit d'où les deux vieilles dames m'appelèrent pour me dire d'entrer. A l'intérieur il n'y avait pour toute lumière que celles du grand sapin de Noël qui prenait presque toute la place. C'est ça qui m'avait trompé. Tout en me préparant un bon café bien chaud elles m'expliquèrent qu'elles étaient restées ouvertes au cas où un chauffeur solitaire viendrait à passer par là sachant que le restaurant de *Régina* était fermé. Puis elles me servirent de la dinde farcie. J'avais déjà l'estomac archi plein mais de la façon dont s'était offert je ne pouvais refuser. Ce fut donc le second festin que je fis en quatre heures de temps. Je trouvais excellent mais en me forçant quand même et il y avait encore le Christmas pudding. J'étais vraiment gavé comme une oie. Mais je n'aurais jamais eu le cœur de refuser ce qu'elles avaient la générosité de faire pour ceux qui étaient obligés d'être sur la route un jour pareil. Apparemment j'avais été le premier à passer par là.

Après m'être péniblement levé de table, nous souhaitâmes mutuellement les bons vœux et je les quittai toutes deux persuadé qu'un Père Noël existait. A la sortie de la ville je trouvai le poste de contrôle fermé et, comme de toute façon je n'étais plus en état de rouler, je restai sur place et m'endormis comme une souche.

Après quelques heures de repos, je repris la route. Le jour levé (c'était le jour des étrennes) tout était ouvert de nouveau et la routine reprit. Jusqu'à Toronto le blizzard ne cessa de souffler. J'arrivai à Toronto dans les délais, déchargeai et me rendis aussitôt à l'hôtel prendre une chambre pour une bonne douche et un bon lit bien mérité. Entretemps, *Chuck Dorland* avait appelé Toronto

au téléphone au sujet du chargement que je devais ramener. Je repris le travail le lendemain matin. Le fret m'attendait à l'entrepôt. Je chargeai le camion et repartis vers les midi. Impeccable.

Une fois avoir quitté la ville je fis une soixantaine de miles avant de m'arrêter pour dormir un peu jusqu'à la nuit tombée. Puis je roulai toute la nuit jusqu'à *Cochrane* (Ontario) où je fis le plein et cassai une croute pour repartir aussitôt. Je roulai sans arrêt pendant neuf heures jusqu'à *Beardmore* (Ontario) où j'arrivai vers les six heures du soir. La veille du jour de l'an.

Note: *Il n'y avait pas de « mouchard » à l'époque. Tu roulais tant que tu pouvais garder les yeux ouverts, puis repartais après quelques heures de sommeil.*

On pouvait traverser une agglomération d'un bout à l'autre en cinq minutes mais on y trouvait quand même toujours un hôtel où l'on servait de la bière et c'est là que j'allai finir ma journée, laissant le camion au parking pour 24/30 heures.

Après ma toilette je descendis pour dîner puis me rendis au bar. Il était dans les huit heures du soir et il y avait déjà pas mal de monde. C'est alors que toute une bande de bucherons venant directement de leur chantier avec leurs petites amies ou autres mais sans que ça paraisse faire d'histoire. Tout le monde s'amusait bruyamment. Officiellement l'établissement fermait à onze heures du soir mais on resta quand même après les douze coups de minuit. Il fallut nous forcer à partir et tout le monde s'égaila à travers la ville à la recherche d'endroits où continuer la fête. Je finis par me retrouver avec une bande à deux pas de l'hôtel où j'étais descendu. Je mangeai et buvai avec eux, faisant la fête jusqu'à l'aube. Je rentra à quatre pattes à l'hôtel et m'écroulai dans ma chambre pour ne me relever que tard dans l'après-midi. Cette trêve du Nouvel An avait été un franc succès sauf que pendant les deux jours suivants je me trainai un de ces mal au crâne !...

Je rentra à *Edmonton* d'une traite et tout se passa bien à mon arrivée à part un crétin qui trouva à dire que j'avais un jour de retard et voulait des explications. Mais j'eus tôt fait de lui rabattre son caquet et je m'en allai en souhaitant la bonne année à tous.

MARITIME ONTARIO -

Incidents de route -

A l'automne 1960, de retour de l'Ouest canadien, je me mis à la recherche d'un nouveau job, quelque chose de différent. Entre temps, la TRANS CANADA HIGHWAY EXPRESS avait réussi à étendre son activité d'un océan à l'autre. La même société disposait en fait de trois ou quatre patentes. Le secteur Est s'étendait de l'Ontario aux Provinces Maritimes sur la côte Atlantique. La société sous traitait avec des camionneurs propriétaires exploitants uniquement. *Jack SNAPE* était le plus important d'entre eux dans toute cette zone. Il possédait à lui tout seul cinq camions et travaillait avec six ou sept autres camionneurs indépendants. Le fait que c'était son épouse qui faisait fonction de directrice entraînait quelques frictions avec les autres opérants.

La société proposa à *Jack* de lui acheter son secteur d'activité dans l'Est canadien où il contrôlait tout pratiquement. Tous deux tombèrent d'accord et *Jack* se retrouva leader dans toute la zone.

La première chose qu'il fit fut de changer la raison sociale et les couleurs de la société. La TRANS CANADA HIGHWAY EXPRESS devint la MARITIME ONTARIO EXPRESS LINES et la couleur choisie fut le bleu moyen avec une bande blanche.

Jack cherchait quelqu'un pour remplacer un chauffeur qui l'avait quitté pour se marier et quand j'allai frapper à sa porte je n'eus aucun mal à me faire embaucher en tant qu'ancien de la TRANS CANADA. L'épreuve à laquelle les candidats étaient soumis consistait à s'atteler à une remorque frigorifique puis de la faire passer à reculons par une entrée si étroite qu'une couche supplémentaire de peinture aurait été de trop. Mais j'avais déjà fait suffisamment impression sur lui précédemment pour qu'il m'en dispense et me dise de me tenir prêt à charger pour partir vers l'Est.

J'étais embauché.

Je n'avais été que deux fois dans l'Est canadien, quelques années auparavant, en voiture, pour voir un ami camionneur. Ce fut donc mon premier voyage en tant que chauffeur de camion. Il n'y avait pas de voies rapides, rien que des anciennes routes très étroites. Parfois elles passaient au milieu d'une ferme, entre le porche d'entrée et la grange. C'était quelque chose de tout nouveau pour moi, totalement différent des Montagnes Rocheuses et des Prairies à perte de vue.

Une fois les remorques chargées, *John M.* prit le départ en même temps que moi et me précédant il devint mon pilote en quelque sorte car je lui collai au train comme un aimant. Il était de la Nouvelle Écosse, Acadien français, parlant l'anglais et le français sans aucun accent. Je n'avais encore jamais conduit au Québec et ne connaissais pas la langue. *John* et moi furent amenés à faire de très nombreux trajets ensemble de sorte qu'il eut le temps de m'apprendre suffisamment de français pour que je puisse me débrouiller un peu seul.

Les mouchards n'existaient pas au Canada à l'époque. On était responsable du chargement et du déchargement du fret, sans palettes et le plus souvent sans chariot élévateur. Tu trimbalais ton fret jusqu'à ce que tu n'en puisse plus, dormais quelques heures, et repartais. Au Nouveau-Brunswick (nord de *Fredericton*) la route suit la rivière Saint-Jean, grim pant pas mal, étroite avec de sales virages.

Un jour, un certain *Bill K.* roulait au volant d'un semi remorque se dirigeant vers *Fredericton* (N.B.) son premier arrêt. Dix ou douze miles plus au Nord, après avoir gravi une côte, il commençait à descendre, la route ne comportant aucun bas côté pour s'arrêter en cas d'urgence. De plus, à mi pente, il y avait une intersection avec une autre route laquelle intersection n'était visible qu'au dernier moment. Juste comme *Bill* arrivait à hauteur de ce croisement surgit devant lui et sans avertir un petit *pick-up*. N'ayant pas la place de se ranger, *Bill* braqua sèchement vers la gauche pour éviter le *pick-up*. Le rebord de la route faisait huit ou neuf pieds de haut, il rentra dedans et dévala droit sur une petite maison d'habitation. Le véhicule enfonça le mur du salon arrachant toute la maison de ses fondations pour ressortir de l'autre côté où il finit par s'arrêter. Au passage, il avait aussi pulvérisé le poêle à bois en fonte. La maîtresse de maison qui vaquait dans la cuisine se retrouva dehors par terre et complètement hébétée mais pratiquement indemne. Les enfants venaient juste de partir pour l'école. Une fois la poussière dissipée, *Bill* se retrouva tête en bas dans la cabine du tracteur renversé sur le toit tandis que la remorque était resté dans le salon... Ce fut un miracle que *Bill* ni personne d'autre ne fut gravement blessé. Le chauffeur du *pick-up* était entièrement responsable. Il se trouva que, une fois réparé, c'est ce même tracteur routier qui me fut affecté. J'étais embarqué dans le même bateau, grâce au bon Samaritain qui avait bien voulu se charger des réparations. Mais c'est là une autre histoire.

L'année suivante bien d'autres mésaventures survinrent, par exemple cette fois où trois d'entre nous avions à prendre un chargement de poisson congelé à *Lunenburg* (Nouvelle Écosse). Le bureau et le parking de la société se trouvaient à *Halifax*, à une heure environ de *Lunenburg* par la route côtière mais à condition que le temps soit clair. La conserverie de poisson n'avait qu'une seule entrée. Quel que soit le nombre de camions qui venaient pour charger, c'était premier arrivé premier servi. Si tu arrivais le dernier tu pouvais attendre jusqu'au soir. Nous étions en plein hiver quand nous partîmes tous les trois en même temps et bien entendu ce fût à qui arriverait le premier et prendrai une demi-journée d'avance sur les deux autres. Il faisait très froid ce matin là comme nous cahotons sur cette mauvaise route littorale très sinueuse. *Les* prit la tête et devait donc normalement charger le premier. Le vent soufflait très fort et sur le rivage les vagues qui s'écrasaient montaient presque jusqu'à la route et quand l'eau atteignait celle-ci, elle gelait aussitôt. *Lès* était tellement obnubilé par la vitesse qu'en abordant un virage serré où la route était verglacée il perdit complètement le contrôle de son véhicule qui fonça dans l'Océan. C'était une vision de cauchemar, les vagues écumantes se succédant dans leur course folle. Le semi-remorque était entré complètement dans l'eau. Heureusement qu'à cet endroit la profondeur ne dépassait pas les six pieds. Étrange spectacle que ce camion dans l'eau avec son chauffeur en parka nous faisant des

signes par la fenêtre, l'eau montant jusqu'au volant, il lui fallait sortir par la portière et nager jusqu'au rivage. Nous le récupérâmes pour le mettre au sec et au chaud dans la cabine d'un des deux autres camions et une fois remis de son émotion il s'écria : Vous avez vu les gars ! Sacré plongeon hein !

De cet incident on fit des gorges chaudes. Par exemple : une fois le camion ramené sur la route et quand il avait redémarré, on avait vu des têtards et des algues s'en échapper... Chaque fois qu' on allait prendre une bière, le sujet revenait sur le tapis ce qui embarrassait bien un peu *Lès*.

A Halifax, dans le centre ville, non loin des docks, il y avait un hôtel où tous les routiers de passage s'arrêtaient et qui s'appelait le « *Beaver Lodge Hotel* » (le repaire du castor). On ne pouvait pas charger les camions le dimanche et ce jour là on s'ennuyait dans le coin. En Nouvelle Écosse il fallait manger quelque chose en salle pour pouvoir se faire servir de la bière ou du vin. Nous étions six ou huit et avions recours à l'astuce suivante : on commandait un seul sandwich au fromage qu'on laissait bien en évidence sur la table (pour faire « légal ») à seule fin de pouvoir boire des pintes de bière jusqu'à l'heure de la fermeture. Le prix de ce sandwich était de cinquante cents à répartir entre nous. Le samedi, en revanche, on buvait notre saoul et en toute légalité en prenant notre repas normal. C'est ainsi que le malheureux sandwich au fromage avait le temps (lui) de se dessécher complètement.

Mais cette semaine là qui était précisément un samedi l'établissement en question ouvrait pour la dernière fois avant sa fermeture définitive. Il ne devait jamais rouvrir. Quand arriva l'heure le propriétaire ferma les portes et commença à nous servir gratuitement de la bière jusqu'à très tard, sa façon de dire au revoir et merci à ses bons clients.

Une dernière anecdote sur ce chapitre, un jour que je me rendais dans la zone portuaire de *Clarks*, à l'extrémité sud de la province pour un chargement de poissons. La conserverie se trouvait sur une petite île proche du rivage. On s'y rendait par une simple chaussée empierrée. Je n'y avais pas prêté attention mais on roulait sur une bande de huit à neuf pieds de large seulement à un demi pied au dessus de l'eau. C'était bien entendu une voie à sens unique. Trois gars m'attendaient pour le chargement. J'étais fatigué de la route et comptais me reposer un peu sitôt le camion chargé et les papiers en règle. Dès qu'ils eurent terminé, les gars montèrent dans leur *pick-up* et repartirent tandis que j'allai garer le camion, me retrouvant seul sur l'île, pensant que c'était un coin peinarde pour dormir quelques heures. Mais un peu plus tard je fus réveillé par des coups sur la portière. Il y avait quelqu'un debout dans une barque accostée près du camion. Il me demanda si je comptais rester là jusqu'à demain. Bien sûr que non ! Pourquoi ? Ce n'est qu'à ce moment que je réalisai qu'il était debout dans une barque à rames et que j'avais de l'eau jusqu'à mi-roues. Qu'est-ce qui se passe donc ici ? Il me répondit que si je ne repartais pas tout de suite la marée serait trop haute pour que je puisse quitter l'île. Mais je ne vois plus la chaussée !... Suivez-moi et surtout ne vous écarterez pas d'un poil. J'aime autant vous dire que je restai collé à l'arrière de sa barque pendant toute la traversée. Une fois de l'autre côté il se mit à rire et me raconta un tas d'histoires sur des gars ayant connu la même mésaventure que moi. Vous, dans le Haut Canada, vous ne savez rien de la mer ...

J'aurais encore bien d'autres anecdotes à propos de ce boulot. Le blizzard terrible durant l'hiver, des inondations épouvantables au printemps mais, comme toujours, les gens des Provinces Maritimes se montraient parfaitement à la hauteur des événements et ne laissaient jamais personne tomber. Ce fut pour moi une chouette expérience, vraiment.

Du sang froid, mec !

En 1960 je roulais pour la MARITIME ONTARIO. A cette époque la nouvelle réglementation des poids et mesures en Ontario, au Québec et au Nouveau-Brunswick était déjà bien avancée, basée sur le poids brut du véhicule. Mais en Nouvelle Écosse on en était encore au

système du poids à l'essieu. J'avais passé le weekend de repos à *Halifax* (N.S.) et le lundi matin dès 7 heures c'était mon tour de charger à la conserverie de poissons de *Lunenburg*. Tout se passa bien et me voilà parti avec mon chargement. Il y avait à une vingtaine de minutes de là une entreprise de construction où je pus vérifier le poids de mon chargement. Globalement j'étais en dessous de la limite permise de quelques centaines de livres mais, malheureusement, j'avais de trop sur l'essieu de la remorque. Comme il y avait un restaurant à côté, deux kilomètres avant le poste de contrôle, j'allai me garer devant. On ne pouvait modifier la répartition de la charge que manuellement en pénétrant à l'intérieur de la remorque et en déplaçant le fret du milieu vers l'avant. Les caisses de poissons pesaient dans les cinquante livres chacune. Il me fallait en déplacer au moins six avec très peu d'espace libre entre le haut de la pile et le toit de la remorque et tout ça par une température de 0°F et dans la pénombre. Je parvins péniblement à me hisser en haut de la pile et me mis à la tâche en rampant, et comme j'en étais à ma sixième et dernière caisse, j'entendis soudain un claquement et me retrouvai dans le noir absolu. Le congélateur était resté en marche pendant tout ce temps et j'étais frigorifié. Je revins en rampant et dans le noir vers la porte et la retrouvai fermée. Elle ne pouvait s'ouvrir que de l'extérieur. Du coup je commençai à paniquer, il y avait de quoi, non ? Cette remorque était bien isolée avec une épaisseur de 8 pouces de liège environ ce qui l'insonorisait en même temps. On s'en servait souvent pour transporter des crèmes glacées. Je passai près de vingt minutes à donner des coups de pied dans la porte et à hurler sans pouvoir me faire entendre. Il fallut que quelqu'un vienne à passer derrière la remorque pour qu'il m'entende frapper et crier et qu'il m'ouvre la porte d'où je tombai au sol d'une hauteur de 9 pieds. J'aurais été capable de tuer celui qui avait claqué cette porte mais j'étais tellement frigorifié que je ne pouvais à peine bouger. Plus tard je me suis dit que j'aurais pu sous l'effet de la colère frapper mon propre sauveur. Après que j'eus récupéré sous l'effet de trois cafés brûlants, coup sur coup, un gars vint vers moi pour s'excuser, il avait vu la porte ouverte avec personne à proximité et avait cru rendre service au chauffeur en la refermant. Il l'avait d'ailleurs cherché dans la salle du restaurant mais personne ne l'avait encore vu, alors il s'était installé pour manger.

Finalement je m'en étais bien sorti et allai me présenter au contrôle. Vous n'allez peut être pas me croire si je vous dis qu'à ce moment un camion du coin chargé de billes de bois venait juste de monter sur la bascule et y tomba en panne. Et pas moyen de le faire redémarrer. Alors on me fit signe de passer. Tout simplement !

CO2 ... 1962 -

Au début des années soixante nous roulions dans l'Est canadien, *Roy C...* et nous autres, transportant des produits congelés que ce soit des glaces, du poisson ou autres mais ayant en commun la marque UNION CARBIDE. Si en transportant un chargement de poisson congelé par exemple il arrivait que le congélateur tombe en panne sans qu'on puisse trouver à le faire réparer sur place ou à défaut de suffisamment d'argent pour payer la réparation, on devait s'arrêter à un U C de Montréal, de la ville de Québec, de *Dartmouth* ou d'ailleurs pour trouver du CO2. Pour dix dollars avec un flexible de dix pieds de long on envoyait du CO2 à l'intérieur de la remorque porte fermée pour faire tomber la température à - 40°F en quelques minutes. Après ça il fallait foncer jusqu'au point de livraison de la marchandise ou, si c'était trop loin, renouveler l'opération en cours de route. En arrivant chez le client, le chargement était bien dur comme du bois, mais extérieurement seulement, et, avant qu'il ait eu le temps de s'en apercevoir, le bon de livraison avait été signé et le chauffeur déjà loin. Celui qui avait été échaudé comme ça une fois, avant de faire décharger, prenait préalablement la température du produit lui même, à l'intérieur du conditionnement, et si elle n'était pas en dessous de 0°F il te faisait déguerpir vite fait.

Un soir *Roy* et moi avons pris un chargement de produits congelés à Québec-Ville et roulions ensemble. Je vous ai déjà dit qu'avant c'était plus excitant qu'aujourd'hui et c'est vrai.

Note : un exemple de ce qui arriva : je ne citerai pas le nom du chauffeur pour des raisons évidentes, mais la société étant déjà je pense morte et enterrée, j'en citerai le nom.

Le chauffeur en question que nous appellerons « *le fêlé* » (ce qu'il était absolument) conduisait un *B61* sans couchette. Il était aux trois quarts chargé de produits secs mais il voulut compléter son chargement et, croyez-le ou pas, il embarqua des cartons de crèmes glacées qu'il mit à l'avant calés avec des feuilles de contreplaqué et fit pulvériser dessus du CO₂. Puis il fonça comme un dingue de *Dartmouth* à Québec-Ville pour renouveler l'opération CO₂. En arrivant à destination, les cartons étaient durs comme du bois à l'extérieur mais à l'intérieur les glaces étaient presque liquides car on était en Juillet (1962). En plus de ça il tomba en panne avant d'arriver à Toronto et toutes les glaces fondirent complètement, dégoulinant par la porte arrière. Devinez qui en hérita finalement ? Ha ha ! *Mc Cauley Transport*, vous l'auriez deviné peut être ?...

Quelques histoires au hasard -

La Nouvelle Zélande ! ... pas encore pour cette fois -

Quand j'étais à Halifax il m'arrivait souvent d'aller sur les docks soit pour livrer un chargement devant prendre le bateau, soit pour en réceptionner un qu'on venait de décharger. Fréquemment on m'invitait à venir manger un morceau ou prendre une bière à la cambuse du navire en attendant. C'est une chose que je ne refusais jamais. Ainsi j'avais l'occasion de bavarder avec l'équipage et d'apprendre ce que c'était que la vie à bord. Les gars me parlaient des ports où ils avaient relâché et des histoires qui leur étaient arrivées. J'aimais les écouter. A chaque fois que j'allais sur les docks j'avais toujours un tas de questions en attente de réponse. J'avais toujours été attiré par la Nouvelle Zélande. Je m'étais même abonné à un de leur journal qui mettait un mois à me parvenir. La région de *Dunedin* dans l'île du Sud m'intéressait particulièrement car les plages tropicales ne me tentaient pas alors que l'île du Sud elle était montagneuse et il y a aussi quatre saisons là bas, comme au Canada.

En prenant un pot à bord du « *Rhinestien* », j'appris qu'à condition d'être en possession d'un livret maritime on pouvait trouver un job rémunéré à bord le temps de la traversée jusqu'en Nouvelle Zélande. Ça m'intéressait énormément et mon imagination se mit à travailler ferme.

J'avais vraiment envie de migrer vers d'autres verts pâturages et je profitai de ce que je travaillais dans la région de Toronto pour m'occuper de cette affaire de livret. J'allai me renseigner au bureau de l'immigration dans *Front Street* près de la gare ferroviaire de l'Union.

Une fois muni de tous les papiers nécessaires, certificats de naissance, casier judiciaire, photos d'identité, etc..., je retournai au bureau d'immigration pour les dernières formalités, déposer mes empruntes digitales et me faire attribuer un numéro d'immatriculation. Et quand je ressortis de là j'étais en possession, non sans fierté, de mon livret maritime canadien, matricule A39308. Le monde était à moi désormais, à moi !...

Je fis un dernier voyage dans les Provinces maritimes et, en rentrant un samedi matin, je vis quelques gars qui attendaient près du bureau ne sachant quoi faire. Je leur proposai de boire un coup. En un éclair deux bouteilles de whisky sortirent de nulle part et on commença à faire leur fête. Le bar de l'hôtel n'ouvrait officiellement qu'à midi mais comme c'était l'heure et qu'il nous restait plus rien à boire, nous y entrâmes. Quelle journée !... Je n'avais jamais eu pareille gueule de bois depuis des années. Le weekend ne fut pas de trop pour que ma tête s'en remette et que je sois en état de me présenter à mon nouveau travail, des tracteurs routiers tout neufs à convoier jusqu'à *Vancouver* pour le compte du gouvernement de la Colombie Britannique, aller simple tous frais payés. On était à six chauffeurs mais, en réalité, chaque camion en avait deux autres « sur le dos » dont les roues avant avaient été enlevées et le train avant hissé et arrimé à l'arrière du tracteur précédent...

Notre chef de groupe, *Morris J.*, arriva en avion de *Vancouver* pour prendre la tête du convoi. Il reçut les chauffeurs un à un à son hôtel pour l'entretien habituel. J'étais apparemment le seul chauffeur professionnel de la bande, les autres venaient d'un peu partout, au hasard de la vie. Il y en avait un en particulier, *Scott R.*, qui avait été barman aux Bermudes et était venu au Canada pour voir sa sœur à *Vancouver*. En attendant notre tour, on bavarda amicalement et, durant le voyage, tout se passa très bien entre nous.

Une fois l'opération recrutement terminée, on nous demanda d'être à l'entrée de l'hôtel le lendemain matin.

De là on nous emmena à *Oshawa* (Ontario) pour prendre livraison des camions sortant de l'usine *General Motors*. Je reconnus tout de suite l'endroit où j'étais déjà venu dix ans auparavant pour mon premier voyage au Yukon.

Pour le départ tous les camions étaient alignés en direction de la sortie. Et nous voilà partis. Ça nous prit du temps pour nous mettre en file et sortir de la ville. Heureusement nous pouvions filer directement vers le Nord sans repasser par Toronto.

Dans le courant de l'après-midi après *Sudbury*, *Morris* chercha un endroit pour passer la nuit. Un petit hôtel vieillot se présenta au bord de la route, je ne me rappelle plus si c'était à *Lively* ou à *Whitefish*, mais je crois que c'était plutôt à *Whitefish*. On se gara sur le parking de l'hôtel seul endroit éclairé du coin. Il n'y avait que six ou sept chambres dans l'établissement. Nous prîmes un léger repas avant d'aller nous coucher. Le tenancier nous signala qu'il ouvrirait la cuisine pour nous dès l'aube pour le petit déjeuner afin que nous puissions repartir tôt. On dû s'arranger pour dormir à deux sur le même lit.

Le lendemain nous étions debout et prêts à aller déjeuner dès cinq heures. Un des chauffeurs eût besoin de sortir pour aller chercher son rasoir qu'il avait oublié. Il revint en hurlant : au voleur ! Au voleur !... il paraissait vraiment sous le choc. Une fois qu'il fut un peu calmé, nous finîmes par comprendre que c'est quand il avait voulu monter dans son camion qu'il avait marché sur un cerclage d'acier tranchant qui avait coupé sa chaussure et aurait pu lui couper le pied et, l'ayant retiré, avait remarqué d'autres cerclages du même genre devant chaque camion. En regardant de plus près il vit à côté des traces de pneus. Quelqu'un durant la nuit et à la faveur de l'éclairage public avait dû couper les cerclages qui renaient les roues de secours et les avaient emportées. Il en manquait douze, pneus et jantes tout neufs, qui valaient une petite fortune. On appela la police qui vint relever tous les détails mais quant à retrouver les roues volées il ne nous garantissaient rien. Le gars avait dû s'évaporer dans le « *bush* » (la brousse) et avec toutes les pistes qui la sillonnaient et tous les camions chargés de billes de bois qui y circulaient, les chances de le retrouver étaient très minces.

Après avoir ainsi perdu des heures on se remit en route avec nos roues de secours en moins.

Après ce contretemps les choses allèrent plutôt bien, chacun avait eu le temps d'avoir son engin bien en main. *Morris* tenait à ce que je reste à l'arrière du convoi, en serre-file, comme ça si un des chauffeurs avait un pépin je pouvais lui porter assistance. Comme j'étais le seul chauffeur à avoir une certaine expérience il me faisait aussi confiance pour que les autres ne s'égarent pas. Ça m'allait comme un gant. J'ai toujours préféré rouler seul, de sorte que je restais à deux miles en arrière sans avoir personne devant moi.

Nous traversâmes les monts granitiques du nord de l'Ontario, puis *les Prairies* et roulions à présent par la route n° 3 en direction du col de *CrownNest*. Jusque là nous n'avions eu aucun problème hormis cette affaire de vol de pneus. Notre chef de convoi excepté, c'était pour nous la première fois que nous allions franchir les *Rocheuses* au col de *CrownNest* et poursuivre jusqu'à la côte ouest. Toutes les fois où j'étais allé à *Vancouver* c'était en passant par les états américains frontaliers, ne retrouvant le Canada qu'au poste frontière de *Blaine* (État de Washington). Nous nous arrê tâmes à *Fort MacLeod* (Alberta) pour passer la nuit et entrer dans les Montagnes Rocheuses dès le lendemain matin.

Nous reprîmes donc la route, un peu en touristes je dois dire car nous nous arrê tâmes

plusieurs fois pour prendre quelques photos. Nous restâmes plus longtemps à *Franck* (Alberta) au pied de la *Turtle Mountain* (Montagne de la Tortue) où s'était produit un glissement de terrain qui avait enseveli le village de *Franck*. On y voyait encore d'énormes rochers plus gros qu'un immeuble. Il faut le voir pour comprendre ce que dû être ce cataclysme.

Nous étions maintenant engagés dans la montée vers le col. Or l'un des chauffeurs avait déjà eu quelques problèmes avec son attelage, quand il démarrait ou s'arrêtait. Dans les virages serrés il avait l'impression que le camion derrière allait se décrocher et ça le rendait nerveux. Il s'arrêta juste avant *Creston* pour m'attendre. L'ayant rejoint il me demanda mon avis et si c'était bien prudent de rouler comme ça. Après avoir jeté un œil un peu partout, je lui proposai de prendre sa place au volant et lui la mienne, ce qu'il accepta avec empressement comme si un poids d'une tonne lui était enlevé des épaules. Je le laissai partir devant pour qu'il m'attende au sommet du col de *Kootenay*. Je ne mis pas longtemps à découvrir ce qui clochait. En prenant un virage sec, je crus que tout allait se décrocher. Le camion à l'arrière tanguait d'un côté sur l'autre comme s'il n'était plus arrimé. Je m'arrêtai pour aller voir et m'aperçus que la fixation était tellement lâche qu'il était selon moi tout à fait casse-cou de continuer à rouler comme ça. Tout le monde m'attendait en haut du col. Je causai sérieusement avec *Morris* lui répétant que c'était hyper dangereux pour ce camion de continuer dans cet état. Après nous être un peu échauffé dans la discussion, il admit qu'il fallait s'arrêter à *Castlegar* pour réparer. Une fois arrivés, nous partîmes à la recherche d'un atelier de soudure. Après vérification de toutes les fixations sur tous les camions, on s'aperçut que toutes étaient complètement usées et pouvaient lâcher à tout moment. On envoya plusieurs coups de fil à *Vancouver* pour les avertir du contretemps qui allait nous retarder de quelques jours, trois ou quatre au juger.

Après avoir réservé à l'hôtel et pour passer le temps je me dirigeai droit vers le bar. La meilleure chose à faire pour inaugurer ce repos forcé était encore de s'envoyer quelques bières. *Scott* vint me tenir compagnie jusqu'à l'heure de passer à table pour le dîner. Trois ou quatre fois au cours du voyage nous eûmes l'occasion de boire des coups ensemble et c'est à une de ces occasions qu'il m'avoua être alcoolique. Il avait vécu plusieurs années aux Bermudes travaillant comme barman. L'été était le pire moment de l'année quand la plupart des touristes étaient repartis et qu'il n'y avait rien à faire qu'à se verser à boire pour ne pas périr d'ennui. Je n'y croyais pas trop à l'époque car dès que je décidais de quitter le bar il me suivait aussitôt sans insister.

Deux jours passèrent. La réparation s'était faite plus vite que prévu, mon camion restait le dernier à finir en fait, ce qui allait demander encore une journée. *Morris* avait hâte de repartir et il me demanda si j'étais d'accord pour que les autres partent devant. J'étais le seul de la bande à qui on pouvait faire confiance. Je répondis d'accord mais à condition qu'il paye d'avance ma note d'hôtel et me laisse suffisamment d'argent de poche pour mes consommations au bar. Il réfléchit un moment avant de me dire oui avec un sourire entendu.

Ils repartirent tous tôt dans la matinée. Ce n'est que vers les 10 heures que je me pointai à l'atelier pour voir où ils en étaient sur mon camion. Ça devait normalement être prêt en fin de soirée. Bien. Je retournai donc à l'hôtel boire une ou deux bières avant le déjeuner.

A la réception il y avait une fille avec de grands airs et avec qui néanmoins je tentai d'amorcer la conversation. Elle avait un fort accent anglais et j'essayai de deviner d'où elle pouvait être. Tout l'après midi je fis des aller-retour entre elle et le bar sous de vains prétextes. Puis ce fut l'heure où les journaux locaux commencent à sortir et un coursier vint en déposer une pile devant la demoiselle. Tout en faisant mon baratin, j'y jetai un coup d'œil, lisant le gros titre à l'envers : « *les fils de la liberté vont sortir de prison aujourd'hui.* »

Nota : ces « *fils de la liberté* » appartenaient à la branche radicale de la secte des « *Doukhobors* » (secte chrétienne d'origine russe) qui était en conflit avec le gouvernement de la Colombie Britannique et défilait tout nu dans les rues de la ville en signe de protestation, quand ils n'essayaient pas de faire sauter certains lieux publics.

Pour une fois je manquai une occasion de la fermer car, tout ce que je trouvai à dire fut que

ces marioles allaient remettre ça avec leurs pétards, ici ou ailleurs. En fait ce fut plutôt la nana qui explosa dès que j'eus dis ça ... une vraie bombe !... complètement hystérique. Le gouvernement lui faisait bien péter ses bombes atomiques !... alors pourquoi pas eux ! J'en étais baba et me demandai comment tout ça allait finir. Elle continuait de m'injurier, hurlant qu'à présent que les hommes étaient rentrés chez eux, ils allaient pouvoir se venger sur le gouvernement. Et voilà que divers objets se mirent à voler dans ma direction, elle attrapait tout ce qui lui tombait sous la main pour me le balancer. Alors quoi ? J'allai quand même pas lui cogner dessus. C'est alors que, comme sorti de nulle part, une main énorme m'attrapa par le bras pour m'entraîner dans le salon d'à côté, la porte se refermant sur nous, mais je pouvais encore entendre les cris de l'autre. C'était le barman de service qui m'avait tiré de là, me sauvant peut être la vie... voire pire ! ... Il posa une bière devant moi en me conseillant de ne plus bouger de peur que ça ne dégénère. D'abord cette jeune femme n'était pas du tout anglaise, c'était la fille du meneur de la bande. Elle avait appris à prendre l'accent juste pour pouvoir mieux circuler incognito dans le pays. Les autres avaient l'accent russe et on se méfiait d'eux. Autre chose dont vous devriez faire attention les gars, ajouta t' il, ce sont ces camions que vous conduisez et qui sont aux couleurs de la Colombie Britannique, ils feraient des cibles idéales pour un de ces excités tout à fait capable de te scier une barre d'essieu. Tes copains sont partis, tant mieux, mais ton camion est encore là je crois ? En tous les cas, dès qu'il sera prêt, je te conseille de repartir dès la nuit tombée. Je trouvai son conseil excellent et l'en remerciai. Je renonçai définitivement à comprendre quoi que ce soit au sujet de cette cinglée et finis tranquillement ma bière.

Le garage téléphona juste avant la fermeture pour me dire que la réparation était faite. La facture avait été réglée, je n'avais plus qu'à monter dans le camion et repartir. J'attrapai mon sac remerciant encore le garçon pour ses bons conseils. Je pris le volant et sortis de la ville sans me faire remarquer.

Après avoir roulé une cinquantaine de miles, je m'arrêtai dans un motel pour la nuit et pus enfin dormir sur mes deux oreilles.

A l'aube j'étais déjà debout et prêt à repartir. J'étais seul sur la route et roulai à bonne allure. Je passai à *Bridenville* avant d'entamer une longue côte. La route avait été refaite et le revêtement était neuf, aussi lisse qu'une plaque de verre. Mais j'avais l'impression de ne pas en voir le bout de cette côte. Ça montait, ça montait toujours. J'arrivai enfin au sommet et me rangeai au bord de la route pour laisser refroidir le moteur et souffler un peu. Après une demi heure de pause je repartis et entamai la descente cette fois. Au premier virage je ralentis et constatai que l'attelage se comportait tout à fait bien. Rassuré, je roulai alors normalement et en sortant d'une courbe je découvris la vallée sur des miles et des miles avec au loin la prochaine chaîne de montagne. Mais en attendant ça descendait terriblement alors que j'étais à deux vitesses au dessus de la normale. Je réussis péniblement à rétrograder d'une vitesse mais j'allai encore trop vite. Je devais donc freiner constamment sans plus pouvoir rétrograder. Mon chargement pesait lourd sur les axes de freinage et même le ralentisseur n'était d'aucun effet. Bien qu'en essayant de les ménager au maximum les freins chauffaient terriblement et commençaient à fumer. J'avais de nouveau les deux mains crispées sur le volant et une énorme boule à l'estomac. La descente était encore longue et par trois fois je vis une flamme jaillir des freins. J'imagine que les gens du coin savent à quoi s'en tenir quand ils voient un camion qui fume sur la route : encore un de ces jeunots qui n'ont jamais posé leur cul ailleurs que dans leur patelin, là bas dans l'Est. Je pus atteindre enfin le bas de la côte et entrai en ville traînant avec moi l'odeur de brûlé venant des roues ce qui faisait se retourner les passants qui me lançaient un regard noir. J'allai me garer pour laisser refroidir tout ça, y compris ma tension artérielle. Voilà ce qui peut arriver si l'on n'y prend garde sur une route que l'on ne connaît pas, ne sachant pas ce qu'on va trouver plus devant. Je m'en étais sorti encore une fois mais je rougis encore de mon manque de prévoyance.

Je poursuivis ma route jusqu'à *Vancouver* sans autre incident. Je passai un coup de fil pour demander où se trouvait le point de livraison exact. On m'envoya un gros « *caddy* » flambant neuf

pour me piloter dans la ville et devinez qui était au volant, *Morris* soi même, vêtu d'un complet veston très chic, c'est à peine si je l'avais reconnu, un vrai dandy. Il passa à son bureau où nous réglâmes nos comptes. Il était très satisfait de la façon dont les choses s'étaient déroulées et il nous invita tous à manger et à boire. Puis il me fit conduire par un de ses chauffeurs jusqu'à l'YMCA où je pus trouver une chambre individuelle à 1,25 dollar par jour. Je me retrouvai libre de nouveau.

Je m'installai, m'attendant à retrouver *Scott*, mais on ne l'avait pas encore vu. J'attendis le lendemain mais toujours pas de *Scott*. Ayant retrouvé le numéro de téléphone de sa sœur, je l'appelai. Elle me répondit qu'elle devait partir pour deux semaines et ne pouvait plus l'attendre. Elle avait un bel appartement près de *Kitsilano Beach House*. Je passai la journée à chercher la trace de *Scott* dans tous les hôpitaux de la ville mais en vain. J'en fis part à sa sœur mais, de son côté, elle n'avait pas eu à chercher bien longtemps, il avait été coffré la nuit d'avant pour tapage en état d'ivresse. Tous les chauffeurs, une fois le voyage terminé, n'avaient plus eu qu'une idée en tête : trouver un bar pour boire ensemble avant de se séparer. Mais ils en étaient arrivés aux alcools durs que *Scott* ne supportait pas en fait. Il avait alors complètement perdu la raison et commençait à vouloir tout casser. On avait appelé les flics qui avaient fait le ménage complet en embarquant tout le monde. *Scott* fut relâché le lendemain. Je vins le chercher en taxi pour l'emmener à l'appartement de sa sœur à *Beach House*. Il était complètement dégrisé à présent et avait retrouvé une conversation normale. Il me fit visiter partout. Il y avait une grande baie vitrée avec vue panoramique sur la plage mais qui de l'extérieur était un grand miroir à travers lequel on ne pouvait rien voir.

On se prépara deux steaks. Le bar était bien approvisionné en alcool forts. N'y regardant pas de près quand il s'agissait de boire, j'accompagnai *Scott*. Comme il commençait à se faire tard j'allai appeler un taxi pour rentrer mais lui me proposa de rester et de prendre la chambre d'ami. D'accord. Et j'allai me coucher. Mais *Scott* resta encore pour continuer à boire tout seul alors que je croyais que lui aussi était allé se coucher, comme quand nous buvions ensemble de la bière à l'hôtel. Il pouvait être dans les quatre heures du matin quand j'entendis des coups du côté de la porte d'entrée. Je me levai pour aller voir. La pièce était plongée dans le noir avec juste un peu de lumière provenant de la baie vitrée et je découvris *Scott* avec un couteau de cuisine hurlant et « poignardant » les murs. J'allumai, ce qui eut pour effet de le surprendre, et j'en profitai pour lui arracher le couteau de la main, pour le ceinturer et tenter de le calmer. Je lui demandai s'il savait ce qu'il faisait. Mais tu ne les vois donc pas ? Voir quoi ? Ces gros cafards qui rampent sur les murs. Oh là là ! mais c'est le *delirium tremens* ! pensai-je. J'en avais entendu parler en effet par des types qui se disaient alcooliques mais, cette fois-ci, je le voyais de mes yeux. Mon gars était complètement hors de lui, complètement incontrôlable. J'avais devant moi le plus terrible visage de l'alcoolisme. Il finit quand même par se calmer et à s'endormir. Je retournai me coucher mais sans pouvoir fermer l'œil que je gardai rivé sur la porte me demandant s'il n'allait pas remettre ça.

Il allait mieux semblait-il quand je me levai. Je sortis pour aller acheter en ville des œufs et du café. Une heure après j'étais de retour mais il ne voulut pas répondre quand je frappai à la porte. Je criai pour qu'il vienne m'ouvrir. Je finis par l'entendre s'approcher de la porte, ouvrir le petit juda et me regarder fixement. Je commençais à en avoir plein le dos et me mis à crier et à battre sur la porte pour qu'il m'ouvre enfin, mais lui continuait à me regarder comme s'il ne m'avait jamais vu de sa vie. Je ne m'étais pas rendu compte que pendant que je criais deux flics étaient montés derrière moi et pensant que je cherchais à m'introduire par la force me passèrent illico les menottes. Il me fallut alors un sacré long moment pour leur expliquer ce qui se passait réellement avant qu'ils comprennent et renoncent à me foutre en tôle et m'ôtent enfin les bracelets. *Scott* ne voulut pas davantage ouvrir aux deux flics continuant à les regarder fixement sans bouger. Quant à moi je les laissai se débrouiller avec lui pour filer à travers le parc et je ne revis plus jamais *Scott*. Depuis ce jour je peux dire ce que c'est vraiment qu'un alcoolique. Oui.

Je retrouvai l'YMCA et un peu de calme mais pas pour longtemps. Deux gars qui occupaient la chambre d'à côté vinrent me demander si je m'y connaissais sur les camions. Un peu, leur répondis-je. Quel est le problème ? Le moteur peine, manque de puissance. Si t'as un peu de temps

peux-tu venir jeter un coup d'œil ? On doit partir demain pour la Californie, enfin on espère pouvoir ... On se rendit ensemble au parking. C'était un vieux camion de la compagnie *Bell-Telephone* avec encore sa couleur verte d'origine, toute passée. Il y avait encore sur le toit les fixations pour l'échelle et autres matériels. Ils arrivaient de Toronto. Je découvris rapidement ce qui ne gazait pas. Les filtres à air et à gas oil ne devaient pas dater d'hier. J'envoyai les deux gars à l'agence *Canadian Tire* pour prendre un rechange de chaque et une heure plus tard le moteur tournait parfaitement rond. Une pareille cure de jouvence méritait bien qu'on arrose ça. On commença par leur bouteille de whisky qui fut vidée en dix minutes. Puis on alla au bar d'à côté où nous passâmes le restant de la journée. Après qu'on nous ait mis à la porte, on s'en retourna à l'YMCA mais plutôt que d'aller se coucher tout de suite l'un d'eux proposa de jouer aux dés. Pas pour moi. Pour perdre ton fric en un rien de temps rien de tel ...

Le lendemain matin me ramena à la réalité. J'étais presque fauché, sans travail et sans navire en partance avant une bonne douzaine de jours. J'étais coincé. Je fis le point de ce qui me restait et ça n'était pas lourd. Je devais une semaine pour la chambre ce qui me laissait de quoi manger pour 5 ou 6 jours, sans extra. Il était clair que ça ne me faisait pas assez pour attendre l'embarquement. Je payai donc ma chambre et me dirigeai vers la gare routière. La seule chose à faire était de retourner dans l'Est et retrouver un autre job. J'avais bien pensé prendre un permis pour bosser en Colombie Britannique mais je n'avais pas assez d'argent pour la licence de toute façon. Donc aucune chance de ce côté là.

Ce fut la dernière fois que je fis le trajet en car. Les places dans celui ci étaient trop étroites pour ma grande carcasse avec presque pas d'espace pour les jambes (je fais plus d'un mètre quatre vingts). On aurait dit que les gens fuyaient une épidémie tellement ça s'était bousculé et la seule place que je pus trouver était tout à l'arrière. Avec mes jambes repliées et mes hanches serrées comme dans un étau, le car démarra enfin.

Ce fut un long voyage fastidieux. Arrêt à chaque village quand ce n'était pas à la demande en cours de route. La nuit était tombée et c'est à *Kamloops* je crois que nous nous arrê tâmes un moment pour changer de chauffeur. Passé minuit tout le monde sauf moi dormait et ronflait. Comme j'étais tout au fond je ne pouvais incliner mon siège alors que le passager devant moi empiétait sur ce qui me restait de place pour mes jambes et je commençais à avoir des crampes. Ce nouveau chauffeur avait dû apprendre à conduire sur des engins forestiers dans les Prairies. Il ne savait pas passer les vitesses correctement. Nous roulions dans une région accidentée tout en côtes et en descentes et à chaque fois qu'il changeait de vitesse il faisait gémir la malheureuse boîte. Avec une conduite pareille je n'aurais pas pu dormir de toutes façons. J'aurais encore préféré conduire moi même.

Nous finîmes par arriver à *Revelstoke* où nous fîmes un arrêt à la gare. Mais moi j'en avais plein le dos et ne pouvais plus supporter cette bétailière. J'attrapai mon sac et descendis du car. Je préférais encore marcher que continuer à supporter ça.

Le jour se levait et je venais d'achever un petit déjeuner minimaliste. Je me renseignai auprès de la serveuse sur la direction à prendre pour continuer vers l'Est par la *Trans Canada Highway*. J'essayai le stop à la sortie de la ville et commençai à me demander si j'allai vraiment rencontrer de la circulation dans le sens où j'allai quand au bout d'un moment vint à passer le *pick up* d'une entreprise de construction. Je levai le pouce et il s'arrêta pour me prendre. Au moins j'avais de la place pour mes guiboles. Tout en roulant il me demanda où j'allais. Toronto, pour chercher du boulot. Nous roulions en côte depuis près d'une trentaine de miles quand il s'arrêta sur le bord de la route pour me dire qu'il ne pouvait m'emmener plus loin. On se trouvait au milieu de nulle part et lui me disait qu'il allait me laisser là. Pourquoi ? Tu vois le bulldozer au fond là bas dans la vallée ? Ouais. C'est le mien et c'est de ce côté que je vais maintenant pour travailler. Qu'est-ce que je vais faire moi à présent ? Cette route de toute façon ne va pas plus loin, après c'est un chantier et pour aller en Alberta les gars passent généralement par là et suivent les pistes jusqu'à *Rodgers Pass*. Bon, ben merci. De rien. Je pris mon sac et me remis à marcher. Des heures, des heures passèrent,

montant toujours à travers la montagne, de plus en plus écœuré. Ce n'est que tard dans l'après midi que j'aperçus devant un autre *pick-up* arrêté. Je courus jusqu'à sa hauteur. C'était un contremaître qui s'appropriait à partir. Je lui demandai s'il n'allait pas vers l'Est par hasard. Affirmatif. Il retournai à son camp de base sa journée terminée. Il me prit donc à son bord, me fit franchir le col, me descendit un bon bout sur l'autre versant avant de s'arrêter à un poste de contrôle forestier à l'entrée d'une piste. Je ne peux t'emmener plus loin, mon campement se trouve de ce côté. OK. Merci. Je descendis et me retrouvai complètement seul en plein bled. Ça me foutait en rogne. Comme j'étais encore sur place à attendre je crus entendre le bruit d'un moteur diesel qui se rapprochait venant semblait-il de cette piste forestière. Et tout à coup en surgit un *Mack* Modèle B avec son chargement de billes de bois. Le chauffeur m'aperçut et je lui fis signe pour qu'il s'arrête. J'étais encore en tenue de chauffeur et il me prit sans doute pour le chef de poste. Mais une fois que je lui eus expliqué pourquoi j'étais là, il poussa un soupir de soulagement. Comme il était très en surcharge il crût qu'il allait se faire pincer. En apprenant que j'étais moi aussi chauffeur de camion et que je faisais du stop il me fit monter aussitôt pour m'emmener jusqu'à *Calgary*. Nous nous arrêtrâmes un moment pour bavarder et je lui parlai un peu de mes voyages, notamment de celui avec les deux tracteurs routiers *Mack* en remorque. Il me proposa de conduire un peu à sa place car lui il était crevé. Il alla s'allonger sur la couchette et s'endormit aussitôt. Je roulai donc jusqu'à ce que nous soyons arrivés à une vingtaine de miles de *Calgary* et j'allai le réveiller pour qu'il reprenne le volant de peur de me faire arrêter, moi étranger et conduisant le camion d'un autre. Ça aurait fait mal. Nous entrâmes dans *Calgary*. Il avait des formalités à remplir pour son chargement mais si je voulais l'attendre un peu dans le camion il pouvait me faire sortir de la ville. D'accord. Vingt minutes après nous repartions en direction d'*Edmonton* où il devait livrer son bois. Tant qu'à faire, autant que je continue la route avec lui.

Près de *Red Deer* le moteur se mit à cafouiller, s'étouffant par moments. Nous nous arrêtrâmes à une station service se trouvant là par bonheur et où le moteur cala définitivement. L'ouvrier de la station n'y connaissait rien sur les moteurs diesel et le chauffeur encore moins. Il me demanda mon avis. J'avais bien mon idée mais il me fallait un jeu de clés et bien entendu son accord. OK, tu peux y aller.

Je commençai par actionner à la main la pompe à gasoil pour évacuer le gasoil. Puis j'ouvris le réceptacle du filtre qui était rempli de rouille et d'eau. Je retirai le filtre, il était complètement rouillé et n'avait jamais dû être nettoyé. Je demandai au garage s'ils n'avaient pas un rechange par hasard. Négatif mais, à condition d'attendre jusqu'au lendemain, il pouvait en commander un à *Edmonton* mais à voir sa tête ça allait poser problème. J'enlevai alors complètement le réceptacle du filtre et avec du solvant au fond d'un seau et une brosse je le nettoyai comme il faut. Quand il fut impeccable, je le remis en place avec les joints mais sans la cartouche plus bonne à rien. Après avoir placé un seau sous le réservoir, j'ouvris légèrement le robinet du drain d'où sortit de l'eau rouillée et le refermai dès que le gasoil se remit à couler propre. Puis j'ôtai le raccord d'alimentation du filtre et mis le flexible de la borne à air du garage dans le réservoir avec un chiffon autour pour que l'air ne s'en aille pas. Comprimer ainsi le gasoil à l'intérieur du réservoir eut pour effet de le faire monter dans les tubulures et d'en évacuer toutes les saletés. Je rebranchai ensuite le raccord d'alimentation au réceptacle du filtre que je refermai soigneusement (sans la cartouche) et actionnai la pompe à la main jusqu'à ce qu'il soit rempli et tout l'air évacué. Je demandai alors au chauffeur d'essayer, le moteur démarra au quart de tour et je vis ses yeux briller de contentement. Nous pouvions repartir et avec plus de puissance encore qu'avant mais je lui conseillai de s'arrêter sans faute à *Edmonton* pour acheter une cartouche de filtre et la faire mettre en place. Il était tellement content qu'il voulut absolument m'emmener jusqu'au siège de la *Trans Canada Highway* où je trouvai facilement à me faire conduire à destination. Je leur signalai une décharge ainsi que pour le chauffeur qui repartait pour Toronto sitôt pris son petit déjeuner. Il me paya une petite gratification pour les kilomètres que j'avais faits pendant qu'il se reposait et me demanda si je serais d'accord par hasard pour prendre sa place pendant deux mois, le temps qu'il accompagne sa femme en France pour un événement

familial. Marché conclu. J'allais reprendre du service encore une fois mais pour ce qui était de la Nouvelle Zélande ... c'était remis à plus tard.

« *PENINSULA TRUCK* » -

Ce nom vient de l'endroit où se trouvait implantée l'usine de *Welland*, sur la péninsule du Niagara (Ontario).

1963 (ou à peu près)

A l'automne de cette année là, une connaissance me proposa de prendre en mains son tout nouveau tracteur routier « *Peninsula* ». Je suppose que vous n'avez jamais entendu parler de cette marque là.

Deux ans auparavant, *SWITSON Industries* à *Welland*, Ontario, était un des principaux fabricants d'aspirateurs (qui existe toujours d'ailleurs mais sous un autre nom). Les affaires marchaient plein pot mais un des dirigeants était d'avis que la boîte devait se diversifier. Plusieurs suggestions furent émises entre autres la conception et la fabrication de motoneige moyen de transport qui commençait à être à la mode, et aussi celles d'un camion diesel catégorie 8. Ils laissèrent tomber la motoneige au profit du camion diesel finalement. La branche transport connaissait alors un boom extraordinaire aussi la demande de camions était-elle très élevée. Ils sortirent un prototype, un tracteur routier simple essieu avec le moteur rentrée dans la cabine. C'est un de ce modèle que j'allais devoir conduire sauf qu'il comportait en plus une couchette. Une vraie boîte carré sans une seule ligne courbe. Tout dessus était expérimental en fait et fabriqué dans une usine spécialisée dans les aspirateurs...

Mais revenons en à mon nouveau job. Je commençai avec la *PRIME PACKERS* à Toronto pour la livraison de quartiers de bœuf jusqu'à Montréal, soit 30 à 40 arrêts au total pour dépendre au fur et à mesure mes quartiers de barbaque.

Puis je fus chargé de me rendre sur les docks de *Brooklyn* (N.Y.) et de *Hoboken* (N.J) pour prendre du fret au déchargement du bateau.

Entre temps le camion que je conduisais n'avait toujours pas dépassé le stade expérimental et ne le dépassa jamais car il fut finalement remplacé par un autre du genre *Ford C*.

Au bout du compte, la *SWITSON Industries* abandonna définitivement son idée de camion pour s'en tenir à ses aspirateurs, sa vraie vocation.

Transporteur de légumes -

Cet épisode du « *Peninsula* » pour le compte de la *Prime Packers* de Toronto remonte à plus de quarante ans.

Après m'être tanné les fesses pour ces gars là, j'en avais fini avec eux et me retrouvai de nouveau en recherche d'emploi.

Je ne m'attendais guère à trouver quoi que ce soit avant la nouvelle année car nous étions précisément dans cette période entre Noël et le 1er de l'an. Mais *Nile* me téléphona pour me proposer un boulot avec son frère *Walter*, à prendre tout de suite. N'ayant aucun empêchement familial ou autre, j'acceptai.

Nous étions le trente décembre et avions un chargement de navets à prendre à *Blyth*, Ontario, et à livrer dans l'État de New York en cinq endroits différents à commencer par *Buffalo*. Il faisait nuit quand nous passâmes la frontière pour commencer nos livraisons. On devait simplement décharger les sacs dans l'entrepôt resté ouvert afin que le client puissent les trouver au petit matin.

On nous avait donné une demi douzaine de bouteilles de whisky canadien pour laisser au client après chaque livraison. On devait en fait cacher la bouteille au milieu des sacs de navets pour faire la surprise. Ouais, mais nous, nous savions pertinemment que cette bouteille ne parviendrait

jamais à son destinataire. Aussi, pour éviter toute tentation à un quelconque responsable d'entrepôt et lui éviter des ennuis s'il y cédaient, nous décidâmes de garder toutes les bouteilles dans la cabine du camion.

Nous continuâmes nos livraisons durant tout le restant de la nuit pour nous retrouver, après avoir subi les embouteillages matinaux, aux docks d'*Hoboken* (New Jersey) notre destination finale.

On mit un moment à trouver l'emplacement où nous devons prendre notre chargement. En fait il y avait déjà 72 camions devant nous qui attendaient le même navire chargé de melons en provenance d'Amérique du Sud. Nous étions la veille du Nouvel An et le bateau n'était toujours pas arrivé. C'était pour nous une sacrée déconvenue, autant dire un gros emmerde.

On était tous garé à la queue leu leu n'ayant rien à faire de nos dix doigts à part, évidemment, aller au bar qui – comme par hasard – se trouvait là, de l'autre côté de la barrière. On décida d'y aller ne serait-ce que pour manger un morceau. Ah !

L'après midi était déjà avancé quand on nous annonça que le navire serait à quai vers les quatre heures. Dès qu'il fut en vue, ce fut une formidable ruée. Tous les chauffeurs qui étaient au bar se précipitèrent vers leur camion dans l'espoir de pouvoir charger avant minuit. Nous étions la veille du Nouvel An je le rappelle.

Soudain *Walter* eut une idée. On ne pourrait jamais charger à temps à moins de forcer les choses, autrement on pouvait rester là encore deux jours. Viens, me dit-il, attrape mon sac. Il le vida alors de tout son contenu pour y mettre trois bouteilles de Whisky *Crown Royal* qu'il cala comme il faut avec sa serviette de toilette et plusieurs paires de chaussettes.

Tandis que le navire s'amarrait au quai tous les chauffeurs se tenaient prêts à leur volant espérant pouvoir repartir avec leur chargement avant minuit et ne pas avoir à s'expliquer sur leur retard. *Walter* sauta du camion avec son sac et tous deux nous fonçâmes sur le quai tandis qu'on finissait d'amarrer le navire. Les fonctionnaires des douanes et de l'immigration étaient en train de gravir l'échelle de coupée et nous nous glissâmes derrière eux pour nous retrouver à bord en même temps qu'eux. Il faut croire qu'ils n'avaient pas eu le temps de se demander qui nous étions car nous pûmes nous éloigner du groupe et filer sur le pont. Nous finîmes par tomber sur le commandant et avant que je n'ai pu réaliser ce qui se passait voilà mon *Walter* qui tire une bouteille de whisky de son sac pour la mettre dans la main du commandant en lui disant qu'il fallait absolument qu'on charge notre camion aujourd'hui. Je vous en prie, ajouta-t'il, on est bloqué sur place.

Le commandant fut saisi sur le coup et comme les préposés aux douanes et à l'immigration se rapprochaient il partit d'un grand éclat de rire en nous criant OK ! OK ! tandis que nous nous éclipsions. Les fonctionnaires crurent que nous faisons partie de l'équipage alors que l'équipage croyait que nous faisons partie de la bande d'officiels qui était montée à bord. En nous dirigeant vers la sortie nous nous heurtâmes au second à qui l'on offrit une bouteille comme précédemment. Tout le monde à bord s'activait comme des poulets à qui on venait de couper la tête, luttant contre la montre avec ce weekend de fête qui approchait.

Nous redescendîmes l'échelle de coupé et nous mîmes à la recherche du responsable des dockers. Nous finîmes par le trouver au bout d'une demi heure. Nouvelle explication accompagnée d'une bouteille de whisky pour prix de son aide. Le déchargement ne devait pas commencer avant une bonne heure et plutôt que de refiler les bouteilles autant en profiter nous, les esclaves. Il en restait quatre qu'on allait se réserver et de peur de perdre notre place nous restâmes dans le camion à boire quelques rasades.

Ça commençait à s'agiter ferme sur le quai, le déchargement avait commencé avec le ballet de deux chariots élévateurs, un par rangée de camions. Mais qu'est-ce qu'ils font ces deux là ? Les voilà qui arrivent à notre hauteur de chaque côté de notre camion nous criant d'ouvrir les portes fissa, ce que nous fîmes en un éclair et ils enfournèrent aussitôt leurs palettes dans le camion qui de ce fait se trouva rempli en dix minutes. Encore quinze minutes pour la paperasse et nous étions prêts à repartir. Mais là nous fîmes une erreur. Ce fut l'idée de *Walter* qui voulait retourner au même bar que tout à l'heure pour manger une portion de ragout et boire une bière avant de quitter les lieux. On

venait juste de finir quand une bande de dockers arriva leur journée finie. Une quantité de camions allaient rester bloqués jusqu'après le premier de l'an.

Une chose en amenant une autre, ils s'approchèrent de nous pour avoir aussi une bouteille de whisky comme les patrons. Et plus ils buvaient plus ils s'échauffaient. L'un d'eux en particulier s'en prit à *Walter* et commençait à devenir très désagréable. *Walter* descendit de son tabouret pour empoigner le gars et menaçait de lui cogner dessus tandis que je pensais moi qu'étant étrangers sans défense nous allions être lynchés par cette foule. Mais alors que les choses se gâtaient sérieusement le chef des dockers entra dans le bar et les calma d'un coup. NE LES TOUCHEZ PAS. Il nous sauva la vie je suppose et nous conseilla de filer. On ne se fit pas prier pour quitter ce coin charmant alors qu'il restait encore une cinquantaine de camions qui allaient probablement y passer toute la nuit et les vingt quatre heures du jour de l'an.

Nous fûmes de retour chez nous le soir du Nouvel An, juste à temps pour faire la fête. La dernière bouteille qui nous restait y contribua. Je pris une bonne cuite et me payai un solide mal au crâne le lendemain.

Après cela je ne revis plus *Walter* ni ne cherchai à le revoir.

Et je me mis à la recherche d'un nouveau boulot.

Faites attention et soyez prudents, c'est Diesel Gypsy qui vous le dit.

Le « Leyland Hippo », un camion anglais au Canada -

Nous étions en 1963 (ou à peu près), je cherchai du travail et venais d'entrer dans un restaurant pour prendre un sandwich et une bière. A la table d'à côté se trouvait un entrepreneur en parquets. Comme j'avais fini je commandai une autre bière pour pouvoir engager la conversation qui déboucha sur ce qui suit.

Cette entreprise, la *Cameo Wood Products*, située dans un quartier ouest de Toronto, était de création récente mais prenait une rapide extension. Elle était spécialisée dans la fabrication de lattes de parquet dont la demande était forte avec le boom que connaissait alors la construction d'appartements.

Carl, son propriétaire, avait voulu acheter un camion à lui pour être indépendant et assurer lui même ses livraisons sur les chantiers de construction. En dehors de toute la région de Toronto, il exportait aussi par voie fluviale sur Ottawa et Montréal. Il disposait également d'un séchoir pour le chêne rouge de Pennsylvanie qu'il faisait venir de *Titusville*. Dépendre des entreprises de transport pour ses livraisons ne lui convenait pas du tout. Mais entre temps son responsable du matériel avait dégoté un tracteur routier « *Leyland Hippo* » d'occasion qui était à vendre et il en avait parlé à son patron, il pourrait ainsi transporter lui même ses paquets de lattes de parquet avec sa remorque à trois essieux de marque *Highway Trailer*.

Le camion par lui même était un véritable monstre avec des pneus de 11 x 22, un solide plancher en acier, il était presque aussi grand qu'un bus. Le siège du chauffeur était en cuir et il y avait trois ou quatre places passagers. On pouvait s'y étendre de tout son long sans problème. Cet engin était l'un des deux qui avaient été importés d'Angleterre par la *British Oxygen of Canada*. Ils avaient la conduite à gauche et ils furent les seuls, j'en suis sûr, à circuler en Amérique du Nord. Ils ne convenaient pas chez nous d'ailleurs où l'on a l'habitude de rouler vite. Leur moteur manquait de puissance (140hp) avec une boîte à 5 vitesses seulement, pesant 10 tonnes à vide. La *British Oxygen* s'aperçut bientôt qu'ils ne faisaient pas l'affaire et les remplacèrent par des camions fabriqués en Amérique du Nord.

Bref, pour la conduite de ce camion, *Carl* avait déjà vu trois chauffeurs se présenter mais qui tous les trois étaient repartis au bout d'une heure rebutés par le manque de direction assistée et des manœuvres incroyables qu'il fallait faire pour atteler la remorque et il commençait à désespérer. Il était génial en mécanique sur ses machines à bois mais n'y connaissait rien sur les camions. Avant il

avait dirigé une entreprise en Autriche mais l'avait quittée pour venir s'établir à son compte au Canada.

Après deux ou trois bières bues ensemble, je sentis qu'un nouveau défi s'offrait à moi. J'ai toujours voulu faire ce que les autres refusaient, simplement pour prouver que je pouvais le faire. Mes voyages dans les régions du Grand Nord, par exemple. C'était l'attrait de l'aventure et de l'inconnu qui me faisait agir ainsi.

Je finis par lui dire que s'il cherchait toujours un chauffeur je voulais bien essayer. Il passa un coup de fil pour arranger ça dès le lendemain matin.

J'arrivai de bonne heure, très en avance et *Carl* en fut surpris comme si c'était la première fois qu'un candidat se présentait à l'heure. Il m'emmena derrière l'usine : il était là ce monstre d'acier, le premier du genre et le seul que je vis jamais. Je commençai par en faire le tour pour l'examiner puis ouvris le capot et sous le capot il y avait un tout petit moteur diesel. J'en fus très étonné. Je le fis démarrer et fis un tour dans la zone. La boîte de vitesses (5 vitesses) laissait à désirer, il en aurait fallu plus. Puis *Carl* me demanda si je voulais l'essayer en charge. Il avait justement tout un lot de lattes de parquet à livrer d'urgence à l'autre bout de la ville. OK. Je rangeai le camion et la remorque devant l'entrée de l'usine et le chariot élévateur me fit le chargement en un instant.

Carl monta avec moi et nous nous mêmes en route. Avec ce petit moteur et ces cinq vitesses c'était vraiment pénible à conduire. Nous arrivâmes à temps sur le chantier où nous devons décharger. *Carl* était ravi d'avoir pu livrer dans les délais et, sur le retour, il me proposa de travailler pour lui. Avant que nous soyons arrivés, je lui avais déjà suggéré quelques modifications à faire sur le camion avant que je signe mon contrat. Il fut d'accord et me donna carte blanche.

On était Vendredi et j'étais bien décidé à commencer dès le Lundi matin.

La première chose que je fis fut d'aller trouver le chef mécanicien pour lui dire en face qu'il y avait été fort avec *Carl* quant au prix de ce bahut – mais il avait déjà dépensé tout l'argent. Je lui signifiai alors clairement qu'il n'avait plus à s'occuper de ce camion en quoi que ce soit, que c'était désormais mon problème et qu'il faudrait qu'il passe par moi quand il en aurait besoin.

La seconde fut de m'arranger pour faire monter une transmission auxiliaire 3 vitesses *Spicer* d'occasion et de faire installer par le concessionnaire de la remorque un dispositif mieux adapté pour l'atteler au tracteur routier.

Une fois le tracteur prêt j'allai chercher la remorque. *Carl* avait insisté pour venir avec moi voir comment ça allait se passer. Je manœuvrai pour atteler la remorque et tout se passa merveilleusement bien. En un instant nous étions prêts à repartir. *Carl* n'en revenait pas et arborait un sourire fendu jusqu'aux oreilles. Sur le chemin du retour je remarquai quand même quelque chose qui clochait sur cette remorque dans les virages où elle avait tendance à se déporter anormalement.

De retour à l'usine *Carl* voulut recharger tout de suite. Ce fut encore toute une histoire pour positionner l'attelage à l'entrée très étroite du bâtiment de stockage où il me fallut alternativement avancer puis reculer chaque fois que le chariot élévateur arrivait avec sa palette. Ça prit beaucoup de temps.

Le chargement terminé et après l'avoir soigneusement bâché je me garai en position de départ pour aller me doucher et prendre quelques heures de sommeil.

Pour ce premier voyage direction Ottawa c'était en fin d'après-midi, alors qu'il faisait encore un peu jour. Au crépuscule, j'allumai les phares. Ceux du tracteur routier semblaient bien fonctionner mais les feux arrière de la remorque éclairaient anormalement, sans que je puisse supposer pour autant qu'ils allaient s'éteindre. M'étant arrêté pour contrôler mes pneus, je m'aperçus que les ampoules vacillaient à l'arrière et finirent par s'éteindre avant que le jour ne se lève. J'arrivai quand même à destination après avoir usé toute une boîte d'ampoules.

Le lendemain j'allai voir un garagiste. Le mécano était un Anglais et il me régla le problème en un rien de temps. C'était une vaste blague selon lui. Je l'ignorais mais sur ce *Leyland* le système

électrique était prévu pour du 24 volts alors que les ampoules au Canada l'étaient pour le double ce qui fait qu'elles s'usaient très rapidement. Et maintenant, où trouver ces foutues ampoules de 24 volts ? Un des employés (un ancien militaire) me conseilla d'aller voir chez *Levy Pièces détachées auto*, dans la rue *Weston*, où ils avaient encore des surplus datant de la guerre. J'y allai et leur expliquai mon problème. Le gars alla prendre sur une étagère une boîte recouverte de poussière qui n'avait pas dû être dérangée depuis la seconde guerre mondiale en effet. Elle contenait des ampoules de 24 volts qu'on utilisait sur les chars en Europe. C'était la première fois depuis la guerre qu'on leur en demandait. Mais mon problème se trouvait résolu et je pus repartir après avoir changé mes ampoules grillées.

Je commençai à m'habituer à mon mastodonte sauf sur un point. La vitesse maximale en était de 55 mph mais il fallait rouler plusieurs miles avant de pouvoir l'atteindre. Avec la remorque chargée je faisais dans les 45 tonnes et même en utilisant la transmission auxiliaire et encore sur le plat j'avais bien du mal à faire plus.

L'usine était à court de chêne rouge et n'avait pu trouver à s'en faire livrer, c'est pourquoi on m'avait envoyé en chercher à *Titusville* en Pennsylvanie. J'étais entré aux USA par *Buffalo* pour me diriger ensuite vers l'ouest par la US 20. Je parvins à destination sans problème, fit charger mon bois et pris la route du retour. Il y avait un ancien poste de contrôle à *Silver Creek* (état de New York). Juste avant un policier me fit signe d'arrêter et je me dis que c'était sûrement à cause de la longueur des grumes que je transportais. Je parquai le camion à l'emplacement d'un ancien motel. Il me demanda mes papiers et ceux du véhicule. Puis il sortit son mètre ruban pour mesurer mon chargement. Je me doutais bien que je devais dépasser d'environ six pieds la longueur légale mais comme le flic était seul il me demanda de tenir l'extrémité du ruban pendant qu'il le déroulait et, le temps que dura cette opération, cette extrémité avança subrepticement de trois centimètres environ. Mais je fus épinglé quand même, c'était encore trop long selon le règlement de l'état de New York, néanmoins j'avais quand même réduit l'amende de moitié. Autre chose, je n'avais pas de plaque de l'état de New York. Je lui répondis qu'on pensait que ce n'était pas obligatoire quand on transportait son propre fret et non pas pour le compte d'un tiers. Ici, mon gars, ça ne marche pas comme ça. Et je casquai encore. Il ne pouvait pas contrôler le poids de mon chargement puisque la balance était hors d'usage. Encore heureux !... Mais il n'en avait pas encore fini avec moi. Ce fut le tour du carnet de bord. Il ne faisait état que d'une dizaine d'heures de route, qu'est-ce que ça voulait dire ?... Je répondis qu'on m'en avait donné un neuf au Canada avant de passer la frontière car chez nous ça n'était pas obligatoire. Mais lui resta inébranlable. Après ça il voulut me chercher des crosses sur mon système d'attelage mais je connaissais mon affaire et lui damai le pion sur ce point technique. Il continua néanmoins à chercher quelque chose qui clochait sur le camion ou la remorque avant de me foutre enfin la paix. Alors, maintenant qu'est-ce que je fais ? Il me déclara que j'étais en état d'arrestation et ne pouvais bouger de là avant d'avoir payé toutes les amendes, acheté les plaques de l'état de New York, une autorisation de sur-dimensionnement de mon chargement et je ne sais plus quoi encore. En état d'arrestation ! C'est à dire ? Que venant de l'étranger tu te trouves en infraction et que tu es obligé de payer l'intégralité des amendes avant de pouvoir repartir. Une fois passé la frontière tu n'es plus de notre juridiction. D'accord, d'accord, mais en attendant je crève la dalle et il serait peut être temps que je puisse me restaurer un peu, non ? Je n'ai rien pris de toute la journée. Il y a un restaurant dans ce motel qui ouvre dans une demi heure à peu près. Tu peux rester là mais j'ai l'œil sur toi tant que tu n'auras pas réglé cette affaire. J'entrai au motel pour prendre une chambre et me laver avant d'aller déjeuner copieusement. Pour être en état d'arrestation, la geôle était plutôt sympa !

J'appelai *Carl* au téléphone pour lui expliquer la situation, que j'étais en état d'arrestation, officiellement du moins. Il faillit s'étrangler au téléphone, au point que je crus qu'il allait avoir une attaque. Puis il n'en finit plus de s'excuser, cette affaire l'avait beaucoup perturbé sur le coup, mais je le calmai en lui disant qu'il lui suffisait de m'envoyer par mandat télégraphique la somme de mille dollars et je me chargeai de tout le reste. Il s'inquiéta aussi de la manière dont j'étais traité. Très dur

à supporter, qu'il en juge : j'étais en train de jouer aux cartes en buvant de la bière avec un flic qui n'était plus de service. J'appelai aussi ma femme pour lui dire que je rentrerais avec un ou deux jours de retard.

Dès le lendemain je pus régler toutes les formalités, payer les amendes et acheter des plaques pour le tracteur et la remorque. A *Buffalo* je dus m'arrêter au Service des Transports pour obtenir une autorisation permanente de sur-dimensionnement de chargement mais selon le règlement je ne pouvais rouler de nuit. Je devais obligatoirement m'arrêter au coucher du soleil et ne pouvais repartir avant son lever du fait que la longueur de mon chargement dépassait la norme et que je ne pouvais pas la raccourcir pour autant.

Je continuai ce boulot tout l'été mais je commençai à en avoir franchement marre de me trainer le cul au ralenti dans ce vieux machin. J'avais suggéré plusieurs fois à *Carl* de s'en débarrasser pour quelque chose de plus adéquat. En vain. Ne voyant rien venir de sa part je lui donnai mon préavis de quinze jours pour chercher ailleurs.

Quatre mois plus tard je rencontrai par hasard la réceptionniste de la boîte et nous allâmes déjeuner ensemble. J'étais curieux de savoir ce que devenait le vieux dinosaure. Elle m'apprit que quatre ou cinq chauffeurs au moins étaient passés après moi mais aucun n'avait pu s'y faire. Ils n'arrivaient pas à reculer comme il fallait pour charger, se payant à chaque fois un poteau ou un mur, perdus dans toutes ces manœuvres qu'il fallait faire. L'un d'eux même, à bout de nerfs, avait préféré prendre le train pour rentrer à Toronto. *Carl* s'était quand même décidé à commander du matériel neuf, un *Ford Tractor* 1000 et un plateau-remorque *Brantford*, à cause de moi paraît-il mais sans jamais dire que c'était pour moi, de sorte que je ne sus jamais ce qu'il avait eu derrière la tête.

Finalement le vieux *Leyland* fut ramené à Toronto et ne roula plus jamais.

WIMCO STEEL & REGENT BATTERIES -

1963 – Ça n'était pas folichon de travailler à la *Wimco Steel*. Les heures et les astreintes n'en finissaient pas alors que la paie était minuscule en comparaison.

A l'époque j'étais à la *Trans Canada High Way Express*, je traversai le Manitoba et arrivai à la limite de l'Ontario roulant vers Toronto. Sur le bord de la route je vis un *Mack B61* qui était en panne. Je m'arrêtai pour offrir mes services. Le chauffeur était sous le capot à chercher ce qui ne gazait pas. Je lui demandai de remettre le moteur en route. Une épaisse fumée noire sortit de l'échappement. Il n'avait aucune idée d'où ça pouvait venir. Je lui demandai alors quel temps il avait eu pour arriver jusque là. Pendant onze heures il avait roulé dans le blizzard qui ne l'avait lâché qu'à trente miles d'où nous nous trouvions. Je proposai d'aller voir du côté de l'épurateur d'huile qui probablement avait été bouché par formation de glaçons et/ou par de la neige. C'était ça en effet. Je nettoyai le bac en le débarrassant de son bloc de glace à l'aide d'un tournevis puis versai un peu d'hydrate de méthyle pour faire fondre la glace que je n'avais pu enlever tout au fond. J'avais une dizaine de recharges d'huile minérale pour mon camion, je m'en servis pour refaire le plein du bac. Il ne savait pas qu'il y avait un volet d'admission d'air qu'on pouvait réorienter pour diffuser l'air plus chaud de dessous le capot en cas de grand froid et il me remercia de lui avoir signalé.

Il remis le moteur en route, impeccable. En attendant qu'il chauffe, je le fis monter dans mon camion pour causer un peu. Comme je n'avais encore jamais rencontré de camion de la *Wimco*, je le questionnai sur sa boîte. Ils circulaient dans tout le Canada, transportant de l'acier à l'aller pour revenir avec de vieilles batteries. J'obtins de lui tous les renseignements que je voulais et je lui dis qu'une fois rentré à Toronto je passerai chez eux pour voir.

En rentrant de mon circuit je passai donc chez *Regent Batteries* pour leur demander s'ils embauchaient des chauffeurs. J'avais retrouvé *Izzy* qui surveilla mon camion durant l'entretien. Il téléphona ensuite chez *Wimco Steel* pour leur annoncer que j'étais engagé et qu'ils me réservaient un camion.

En arrivant pour passer le test on me mit sur un B-61 à transmission 5 x 3. La façon dont je maniai en expert les deux leviers pour passer en douceur toutes les vitesses fit grosse impression et écourta considérablement l'examen. On m'annonça qu'un *Mack* tout neuf était en préparation à l'usine et qu'il serait là d'ici une semaine, dix jours au plus. Cela me laissait le temps de donner mon préavis et de rentrer chargé chez *Trans Canada* à *Edmonton*. Je pus trouver un chauffeur qui retournait à Toronto et avec qui je partageai la route ce qui fait que le trajet fut effectué rapidement.

Le tracteur était un *119-B-61 Mack* à cabine conventionnelle, transmission 5 x 3 triplex et suspension à ressorts pneumatiques. Pas d'assistance à la direction. La remorque plateau était de 38 pieds, sans tandems coulissants. Le même type d'engin que celui que j'avais dans mon histoire de lune de miel.

Pour être le premier à charger il fallait arriver à l'usine à 7h du matin. Le chargement par lui même demandait la journée, une partie à prendre ici, une autre là. On pouvait s'estimer heureux de pouvoir partir vers 7 ou 8 heures du soir pour Montréal à 350 miles vers l'Est où on avait au moins six livraisons à faire en commençant dès 7heures du matin. Jusqu'à Montréal on nous payait 40 dollars pour le transport de l'acier, peu importe le nombre d'heures passées sur la route et le nombre de miles parcourus. Pour le retour, le transport des batteries usagées nous rapportait dix dollars en plus ce qui nous faisait au total 50 dollars pour 45 heures et 700 miles à raison de trois voyages aller-retour par semaine. Toutes tes dépenses personnelles étaient à ta charge. Une fois dans le bain, tu vivais dans ton camion du Dimanche soir au Samedi matin sauf si tu devais aller plus loin vers l'Ouest ou alors vers la côte Est.

Quand on devait attendre toute une nuit avant que la remorque soit chargée, on pouvait toujours en attendant partir avec le tracteur pour transporter des tôles d'acier pour le compte de l'usine d'*Hamilton*. C'était payé dix dollars et on pouvait s'en faire encore dix en prenant du fret pour le trajet retour. Ce qui faisait vingt dollars l'aller et retour qui prenait huit heures environ.

Il y avait chez nous un nommé *Kurt* qui conduisait un semi-remorque de 70 tonnes en charge devenu un spécialiste de ces transports de nuit. Il s'était arrangé avec l'usine pour prendre double chargement mais sous deux lettres de voitures différentes devant correspondre à deux voyages en fait. Il passait sur la balance à près de 150 tonnes, les pneus presque à plat. Ça lui rapportait 40 dollars par voyage et il en faisait deux comme ça dans la nuit. Soit 80 dollars par nuit. Il ne pouvait dépasser les 40 miles à l'heure avec un tel chargement. Il fit ça six semaines durant, jusqu'au jour où ça s'effondra sous lui littéralement. Cette nuit là il entamait son second voyage mais en passant sur la balance pour y retirer son ticket il entendit un terrible craquement derrière lui. C'était le plateau de la bascule qui s'effondrait sous le poids.

Il était bien connu aussi des créanciers. Officiellement c'était *Regent Batteries* notre employeur. Or, ce jour là, le shérif recherchait *Kurt K* pour une histoire de saisie arrêt sur salaire. *Izzy* le renvoya à la *Wimco* où il pourrait le trouver mais une fois qu'il eut le dos tourné il téléphona là bas pour prévenir l'intéressé. J'étais en train de charger mon camion quand je vis *Kurt* sortir en courant par la grande porte pour filer vers une autre porte dérobée avec le shérif aux fesses. Il réussit à le semer. Comme dans le service livraison on n'avait guère de sympathie pour les huissiers et autres, on s'arrangea pour mettre *Kurt* sur un long trajet, jusqu'à la côte Ouest, qui allait l'éloigner de la ville pendant au moins deux semaines, le temps que les choses se calment.

Il se passa un tas d'autres choses bizarres pendant le temps que je restai dans cette boîte. Je rentrai d'un voyage jusqu'à *Winnipeg* (Manitoba) tandis que *Bob T* venait de se taper trois aller-retour jusqu'à Montréal (Quebec). Nous étions crevés l'un et l'autre et avions hâte de rentrer chez nous. Mais il restait encore deux livraisons urgentes de tôles d'acier pour *Sydney* en Nouvelle Écosse, à 1200 ou 1300 miles de là, vers l'Est. On était déjà sur les genoux avant de démarrer mais deux braves types comme nous ne savaient décidément pas refuser, et nous nous mîmes en route juste le temps de passer chez nous prendre une douche et manger quelque chose.

Nous roulâmes d'une traite jusqu'à destination, faisant la course pour nous tenir éveillé. Une fois nos deux camions déchargés, nous nous lançâmes à toute allure sur la route du retour. Nous

roulâmes ainsi jusqu'à *Amherst* (Nouvelle Écosse) à la limite du Nouveau-Brunswick. Nous étions morts de fatigue. Nous laissâmes les camions au parking devant chez *Irving* et traversâmes la route pour entrer dans le motel. Il était dans les sept heures de l'après midi et le soleil venait de se coucher. Quand je me réveillai, je crus que c'étaient les premières lueurs de l'aube et j'allai cogner à la porte de Bob, il était temps de repartir. Nous nous installâmes à une table pour commander notre petit déjeuner habituel (œufs au jambon) mais la serveuse nous fit remarquer d'une voix bizarre que çà n'était guère l'heure. Ben quoi, il est 7H30, non ? Alors elle éclata de rire. Elle nous avait vu parquer en face et entrer au motel. Mais, les garçons, çà n'est pas 7H30 du matin vous savez, mais du SOIR !... Vous avez dormi depuis hier au soir. Nous fûmes l'un et l'autre complètement ahuris en apprenant cela. En allant payer je demandai au patron pourquoi il ne nous avait pas réveillés mais il nous répondit que, fatigués comme nous l'étions, il l'avait fait pour notre bien. Une demi heure plus tard nous nous rendîmes à l'évidence : le soleil n'allait pas se lever, il venait de se coucher.

Comme j'allais très souvent dans l'Ouest canadien, on décida de me doter d'une plaque valable également pour le Manitoba. Ça revenait moins cher que de demander à chaque fois un laissez passer. A l'époque, en Ontario, on appliquait le système du poids brut maximum de 37 tonnes, mais dans le Manitoba c'était le système d'une charge à l'essieu de 16 tonnes qui était en vigueur. Ce n'était pas évident de répartir la charge sur chaque essieu, qu'il s'agisse de rouleaux de tôle d'acier ou de paquets de tôles. Neuf fois sur dix on n'était pas réglo. La remorque ne disposaient pas d'un tapis roulant et il n'était pas possible de répartir le poids à la main comme pour un chargement ordinaire.

La plupart des chargements à destination de l'Ouest devaient être livrés le Lundi. La balance de *West Hawk Lake* à la frontière du Manitoba était ouverte 24heures sur 24. Quatre équipes à raison de 40 heures par semaine soit 160 heures. Une semaine ayant 168 heures il y avait donc un trou de 8 heures du Samedi minuit au Dimanche 8 heures du matin, seul moment où il était possible de passer sans contrôle.

Pour pouvoir livrer le Lundi, les camions à destination de l'Ouest étaient chargés dès le Vendredi. Jusqu'à la balance de *West Hawk Lake* il y a 1200 miles. On arrivait avant à *Kenora* (Ontario) à trente miles à peu près de la frontière du Manitoba. Il y avait là un petit arrêt routier où tous les contrevenants avaient l'habitude d'attendre la fermeture de la balance. Une file de quinze à vingt camions le plus souvent. J'arrivai à mon tour vers les huit heures du soir mais j'avais quatre heures à attendre. Au restaurant je rencontrai un certain *John D.* Je ne l'avais jamais vu. Je faisais déjà depuis longtemps ces grands trajets-là mais je ne pouvais connaître tous les chauffeurs, évidemment.

Nous bavardâmes pendant deux heures environ, nous jugeant l'un et l'autre car nous savions qu'il y avait un espion de la compagnie parmi ces gens mais nous ignorions encore qui çà pouvait être. *Jim* et moi parlions de choses banales tout en cherchant à deviner qui des deux était le mouchard. Nous étions au pire de l'hiver avec une température de -25° et quand nous roulions le weekend nous avions toujours avec nous une bouteille de whisky de seigle (pour raison médicale). Je commençais à en avoir marre d'être assis et avais envie de boire un coup. Après avoir joué ce petit jeu du chat et de la souris, je crachai carrément le morceau à *Jim* en lui disant que j'avais une bouteille, que j'allai la chercher pour boire un coup et que si c'était lui l'espion j'allais l'apprendre et grand bien me fasse. Alors il prit ma main pour la secouer vigoureusement m'avouant que lui aussi il avait cru que c'était moi. Et lui aussi crevait de soif. Nous bûmes chacun deux rasades et étions à présent complètement détendus. De cette nuit là nous devînmes bons copains et ce jusqu'à la mort de *Jim* (de vieillesse).

Vers 11h30 du soir, le convoi que nous formions commença à s'ébranler en direction de l'Ouest. Nous étions à environ quarante minutes de la frontière mais *Jim* et moi attendîmes minuit pour nous mettre en route, laissant les autres contrevenants partir devant au cas où, à la balance, ils auraient fait du rab et nous aurions alors profité de l'embouteillage pour nous faufiler.

Notre destination à tous les deux était *Winnipeg* où nous avions chacun six points de livraison à desservir. Pour ma part j'avais des paquets de tôle à livrer dans des ateliers dont deux où j'aurais à décharger en sous sol, sans aucun moyen, en trainant chaque paquet de tôles 4 x 8 sur un plan incliné. Il faisait 30° en dessous de zéro et on n'envoya personne pour m'aider. Je passai donc toute la journée à décharger. J'avais prévenu *Jim* qu'il m'attende à *Kenora*. Pour le trajet du retour, à vide, aucun problème de laissez passer pour les compagnies privées. Nous nous retrouvâmes de nuit au point de rendez vous et fîmes la route du retour ensemble.

Il se passait beaucoup de choses bizarres dans le transport de l'acier, trop pour les citer toutes. Celle-ci pourtant : un propriétaire-exploitant de camion nommé *Benny Harrison* avait un *Ford* qui roulait pour la *Wimco*. Il avait 70 ans, plus de dents, maigre comme un clou, possédait une MG de sport dans laquelle il roulait toujours coiffé d'un chapeau de rupin. Il était un peu fêlé et cherchait toujours à draguer les femmes nonobstant son âge. Il cassait tellement les prix sur la ligne de *Vancouver* (Colombie britannique) qu'on n'arrivait pas à se placer. Il allait d'abord livrer sur la côte ouest puis reprenait un chargement sur les quais du port pour le compte de la même compagnie. Ça lui prenait tout un mois y compris le temps de faire la fête.

Au cours d'un de ces voyages, alors qu'il roulait sur la nouvelle *Trans-Canadienne* au nord de *Sault-Ste-Marie*, une voiture avec deux femmes à bord ayant vu le nom d'écrit sur le camion se mit à le suivre puis à klaxonner pour qu'il s'arrête. Le vieux était aux anges pensant qu'il s'agissait de deux femmes en vadrouille qui en voulaient à son corps de soixante dix ans. Il y croyait encore. Mais celles-ci devaient très vite lui dégonfler les pneus, pour ainsi dire, car elles n'étaient autres que ma tante accompagnée de ma mère qui voulaient savoir s'il ne m'avait pas vu rouler dans le coin. Il me raconta plus tard qu'une fois revenu de sa méprise il avait ressenti une grande déception et commencé à se rendre compte de l'âge qu'il avait. Mais il avait retenu le côté humoristique de la chose dont il avait bien ri finalement tout en estimant avec un clin d'œil que c'étaient de belles poulardes.

Comme je l'ai déjà dit c'était spécial de travailler dans cette boîte. On s'y crevait le derrière pour des clopinettes, on s'y prenait des crises de nerf aussi souvent que des bosses de rigolades, avec son lot d'emmerdes plus souvent qu'à son tour.

Il s'en passa bien d'autres mais ce serait trop long à raconter, plus tard peut-être, exemples : livrer un chargement sur les docks de Montréal en pleine manifestation, la police montée canadienne traquant le travail illégal, ses raids sur les docks, bien plus d'aventures encore sur ceux de *Brooklyn* (Etat de N.Y.) d' *Hoboken* (New Jersey) et d'ailleurs.

Lune de miel en camion -

1964, je transportais de l'acier d'un océan à l'autre, sur un *B-61 MACK* (sans couchette). Quand on fait comme moi 6 pieds 4 pouces de haut, pas évident pour dormir dans une cabine de 4 pieds seulement ! Pour s'étendre complètement pas d'autre solution que d'ouvrir une vitre et de passer les pieds au travers en espérant qu'il ne pleuve ni ne neige. Ce qui m'arriva pourtant une fois dans le courant du mois de juin alors que je rentrais de la côte est du Canada. Je venais de livrer de l'acier à une usine du *Cap Breton* en Nouvelle Écosse. A cette époque là au Canada on ne tenait pas de livre de bord, je roulais jusqu'à ce que je n'en puisse plus. Je m'étais garé au bord de la route, m'étais étendu sur les sièges avant, les pieds dehors, et avais plongé illico dans un sommeil de brute. Cinq heures plus tard je me réveillai complètement gelé. Je voulus m'asseoir, impossible de bouger. Durant la nuit il était tombé au moins six pouces de neige et avec la fenêtre restée ouverte j'en avais au moins trois sur moi. Tous mes muscles étaient paralysés par le froid, je ne pouvais plus bouger.

Pendant cinq bonnes minutes je tentai de me relever et pus enfin faire rentrer mes jambes, refermer la vitre et ouvrir la portière côté passager. Mais je n'étais pas pour autant au bout de mes peines. Je m'efforçai de bouger mes épaules pour me laisser glisser hors du camion côté passager où le siège était trempé d'eau et de neige fondue. Je finis par me retrouver dans le fossé peu profond. Il

me fallut encore au moins dix minutes avant de pouvoir me relever. J'arrivai quand même à me remettre sur pieds mais je restai pendant deux jours avec les muscles du cou bloqués.

Au début de notre vie de couple (époque formidable) ma femme et moi n'avions qu'un deux pièces au dessus d'une quincaillerie que nous avons meublé très sommairement. Nous avons même récupéré de vieux cageots que nous avons recouverts de tissu. Inutile de vous dire que nous avons encore moins d'argent que de meubles. Nous n'avions pas de voiture. C'est avec le *B-61* qu'on allait faire nos courses le dimanche. Ha ha !

Un jour j'avais un bloc d'acier *Gear* de vingt tonnes à transporter d'urgence jusqu'à *Calgarie* (Alberta) à 2.300 miles de là.

La remorque ne comportait pas de tapis roulant pouvant permettre de bien répartir la charge sur les essieux. En Ontario on en était encore au système du poids brut global alors qu'au Manitoba c'était le système de la charge par essieu.

La grue de l'usine déposa mon bloc d'acier au centre de la remorque et puis basta. Je récupérai mes documents et me mis en route aussitôt. Tant que je roulais en Ontario, jusqu'à ce que je sois arrivé à la première balance de *West Hawk Lake* (Manitoba justement), tout allait bien. Mais quand, sans penser à rien, je m'immobilisai sur le plateau de la balance pour le contrôle, je fus promptement invité à descendre pour venir m'expliquer au bureau. Je ne pouvais aller plus loin à moins de répartir correctement mon chargement selon la règle légale. Pas grand chose en fait, il suffisait de déplacer de quelques pieds vers l'avant un bloc de vingt tonnes d'acier ! Impossible de répartir sans cela. Je me trouvais à une journée et demi de ma base (et de sa grue) et à deux jours de mon point de livraison (et de sa grue). Alors qu'est-ce que je fais ?... Inutile de chercher à discuter avec les préposés, leur badge chromé les élève au rang des dieux. Après avoir tenté vainement de résister à ce véritable mur, un des gars me suggéra d'appeler au téléphone un de ses copains qui avait la plus grosse dépanneuse de la région. Je l'appelai donc, pas moyen de faire autrement.

Quel boulot ! Il fallut fixer des câbles autour du bloc d'acier pour le soulever et que je puisse reculer légèrement la remorque. Mais le gars ne put en fait que soulever l'avant de sa dépanneuse sans pouvoir faire décoller la charge de la remorque et ça dura près d'une heure. Il en devenait fou, jusqu'au moment où lâchant l'embrayage il retomba lourdement au sol, se cognant la tête au plafond et bousillant un de ses amortisseurs, ce qui le fit bondir de sa dépanneuse en jurant tous les diables. Quand il se fut un peu calmé, je lui dis tout net que, puisqu'il n'avait pas pu soulever la charge je ne lui devais rien. Du coup sa face vira au violet et je crus qu'elle allait exploser.

Si toutefois ils voulaient bien me laisser repartir, je leur proposai de me rendre directement à Winnipeg chez *Dominion Bridge Co* où ils pourraient eux déplacer ma charge avec leur grue, la plus puissante de la province, capable de soulever jusqu'à 50 tonnes, avant de continuer ma route sur *Headingway* (Manitoba) plus à l'Ouest.

Ils finirent par accepter et je m'arrachai de là en vitesse avant qu'ils ne changent d'avis.

J'arrivai à destination au bout de quelques jours et, pour le retour, on me demanda de m'arrêter chez *IPSCO Steel*, dans le Saskatchewan, pour prendre une plaque d'acier de 35 pieds à livrer quelque part. Arrivé sur place, chez la *IPSCO Steel*, ayant hâte de repartir pour rentrer chez moi, ils ne connaissaient même pas encore le lieu de livraison car le bon n'avait pas encore été établi et moi je commençai à perdre patience. Après deux heures d'attente le bon de livraison arriva enfin. Je pensais que cette livraison était à faire en ville ou alentour et qu'elle allait me faire perdre une demi journée à tout casser. Mais en regardant le document je vis que le destinataire était *Ocean Steel* à Saint-John dans le *Nouveau-Brunswick*, sur la côte Est, à mille miles dans la direction opposée à la mienne. Du coup j'appelai le vieux *Izzy*, mon patron, au téléphone pour lui dire que j'étais sur la route depuis plus de dix jours et que j'avais déjà projeté d'aller quelque part avec ma jeune épouse. Fallait comprendre. Mais lui tenait absolument à ce que je fasse cette livraison, un point c'est tout. J'en bafouillai de colère au téléphone mais ... j'avais besoin d'argent et ne pouvais me permettre de l'envoyer paître. Pas moyen de faire autrement. Il me proposa quand même une chose pour mieux faire passer la pilule : deux cents dollars cash si je restais et en plus je pouvais

prendre ma jeune épouse avec moi, ça nous ferait pour tous les deux un voyage de noces en quelque sorte. Marché conclu. Je téléphonai donc à ma femme pour lui dire de préparer son sac pour qu'on puisse partir ensemble vers la côte Est. Je serai là d'ici deux heures. Ce fut une sacrée surprise pour elle ! Elle n'avait jamais beaucoup voyagé avant de me rencontrer. Avec moi sa vie devait changer radicalement.

Arrivé à la maison, je refis mon sac, embarquai ma femme et son bagage dans le *Mack* et nous voilà partis tous les deux.

Comme j'étais déjà fatigué, nous ne fîmes qu'une centaine de miles et je m'arrêtai au bord de la route pour essayer de dormir deux petites heures. Imaginez l'inconfort pour deux personnes essayant de dormir dans une cabine de 4 pieds ! Mais crevé comme j'étais, je m'endormis comme une souche. On avait bonne mine tous les deux avec nos deux pieds dépassant de la cabine par la vitre ouverte... Deux heures plus tard ou à peu près, je venais de me réveiller quand je vis dans le rétroviseur trois camions qui se suivaient venir s'arrêter derrière moi. Les trois chauffeurs étaient descendus et s'avançaient en longeant ma remorque mais soudain ils s'arrêtèrent net, l'un d'eux venait de dire aux autres qu'ils feraient mieux de laisser tomber parce que Bill était avec une nana. Il arrive souvent que lorsqu'un chauffeur roulant dans la même direction que lui voit un collègue qu'il connaît encore arrêté de bon matin et toujours en train de dormir, celui ci vienne le réveiller pour qu'il puisse arriver à Montréal avant la cohue. Comme eux me connaissaient mais aussi mon caractère, ils décidèrent de passer leur chemin cette fois, et pour cause...

A l'époque, les voies express étaient très rares. A 95% c'étaient d'anciennes routes à double sens. Nous entrâmes au Québec puis traversâmes Montréal. Il commençait à se faire tard et Muriel était épuisée. Je m'arrêtai en lisière d'un champ désert pour la nuit. Tous les deux nous dûmes dormir assis, changeant de côté de temps en temps pour nous décoincer. Il faisait trop froid pour coucher dehors. A deux personnes dans cette cabine de quatre pieds c'était l'enfer sur terre je vous le dis !

Le lendemain matin nous nous arrêtâmes au premier restaurant pour nous laver un peu et prendre un bon petit déjeuner. Ce qui nous remis quelque peu de nos courbatures. Nous reprîmes la route, roulant peinard. Nous arrivâmes à hauteur d'un vieil hôtel (*Fountain Blue*). C'était écrit en français que je ne connais pas mais nous décidâmes d'en profiter pour nous offrir une bonne douche et un bon casse croute et je parquai le camion. On était en pleine campagne et étions les seuls clients. Il était dans les dix heures du matin. On entre et on s'assoit. Le tenancier arriva pour prendre la commande. On commença par un super sandwich et une bière. On commençait vraiment à se détendre et à nous sentir très en forme. Mais nous étions en train d'oublier le temps, le temps qui passe vite. Le jukebox marchait à fond et nous planions tous les deux en dansant, continuant même une fois la musique arrêtée.

Nous nous sentions tellement loin de tout, l'un près de l'autre, qu'on ne vit pas l'heure passer. On ferma le jukebox pour faire place à un petit orchestre de musique de danse tandis que la salle commençait à se remplir de gens bien habillés, en complet-cravate et robe longue pour les femmes. Nous étions l'un et l'autre vêtus d'un vieux jean et d'une chemise de travail usagée. On ressemblait tout à fait à Fred Astair et Ginger Rodgers quand les gens s'écartent pour leur céder le plancher. C'est alors que nous réalisâmes que l'après-midi s'était écoulée et qu'il était près de deux heures du matin. Et grand temps de déguerpir ...

Nous remontâmes dans le camion pour nous arrêter à un mile de là près d'une vieille station d'essence abandonnée. Nous nous endormîmes assis, appuyés l'un sur l'autre. Mais pendant la nuit Muriel eut besoin d'aller aux toilettes. Nous étions tous les deux mal réveillés, encore dans les vaps. Elle réussit à descendre du camion et moi sans m'en rendre compte je m'affalai sur l'autre siège et ma main involontairement pesa sur le loquet de la portière. Ainsi ma jeune épouse se trouvait bloquée dehors.

Moi, quand je suis trop fatigué, rien ne peut me réveiller. C'est le soleil qui me réveilla en fait et je m'aperçus aussitôt de l'absence de Muriel. Alors je devins comme fou, bondissant hors du

camion pour aller à sa recherche avec dans la tête des images d'enlèvement et autres saloperies. Mais, de l'autre côté du camion, je la vis endormie adossée à une barrière avec un couple de porcs qui la renflait. Ben çà alors !... Elle avait tapé et tapé sur la portière jusqu'à en avoir marre et aller s'asseoir près de cette barrière où elle s'était endormie.

Inutile de vous dire que ce jour là et le suivant la conversation fut des plus limitée...

Nous arrivâmes enfin à *Saint-John* (Nouveau-Brunswick). Il y avait de l'autre côté du pont sur la rivière, tout près de la *Steel Co*, un petit motel de six chambres. J'en louai une tout de suite pour que Muriel puisse déjà se laver et s'installer en attendant que j'aie livré mon chargement. Mais arrivé là bas on me dit que j'arrivais trop tôt, qu'il fallait attendre l'ouverture. Je dételai donc la remorque pour la laisser dans la cour et revins au motel.

Entre temps il était déjà dix heures. Après m'être lavé je dis à Muriel que j'allais nous chercher quelque chose pour le déjeuner. J'étais déjà venu plusieurs fois à *Saint-John* et je savais où aller. Je me dirigeai droit vers le port où se trouvait un entrepôt où l'on déchargeait des homards vivants. Il y avait toujours un braséro d'allumé à côté pour ceux qui voulait les faire cuire avant. J'en achetai trois beaux pour une livre et demi chacun, les fit cuire devant moi et emballer dans un sac en papier. Et je m'en retournai au motel le cœur en joie.

Je me garai au parking et entrai dans la chambre annonçant à ma femme que j'avais un une surprise pour elle. Et, sans penser à rien, je lui tendis le sac. Elle le prit aussitôt pour y plonger la main et saisir quelque chose (qui était une des pinces en fait ...) qu'elle retira. Alors, horrifiée, elle jeta tout par terre en poussant un cri terrible. Elle ignorait totalement ce que c'était, n'en ayant jamais vu, ç'aurait aussi bien pu être le monstre du Loch Ness pour ce qu'elle en savait. Tout était de ma faute, j'avais été vraiment stupide de ne pas deviner quelle pouvait être sa réaction.

Elle finit par se calmer et nous décidâmes quand même de le manger, ce homard, le premier des trois, mais pour manger çà correctement il faut un couvert approprié. Pour ma part j'avais l'habitude d'utiliser mon couteau de chasse. Ne l'ayant pas, j'allai à l'office pour emprunter un couteau à découper. Çà ne m'effleura même pas l'esprit mais, après le cri d'horreur de Muriel et moi qui avait encore les yeux égarés d'un évadé de l'enfer, venant frapper à la porte (qui ne s'entrouvrit qu'à peine) pour demander le plus calmement du monde, juste pour deux minutes, un couteau de boucher, franchement il y avait de quoi se poser des questions !... Si le regard pouvait tuer, j'étais déjà mort sur place. On avait du croire que je battais ma femme et que j'étais à la recherche d'un instrument pour l'achever. Malgré toutes mes protestations et explications, on refusa de me prêter ce couteau, il fallut d'abord montrer ces homards (pendant que je restais dehors) avant qu'on accepte de les décortiquer.

Bigre, que d'émotion en une seule journée !... En fin de compte Muriel n'aimait pas le homard et je dus les finir tout seul, tous les trois.

Le lendemain je voulus l'emmener voir les « chutes reversibles ». Je me levai de bonne heure pour aller faire décharger ma remorque et revins aussitôt la prendre pour nous rendre jusqu'au pont sur la rivière *Saint John*. Mais le brouillard était si épais qu'on ne distinguait même pas la tête de bulldog du bouchon de réservoir sur le capot. En traversant le pont je lui expliquai que les chutes se trouvaient juste en dessous de nous. La visibilité n'étant que de cinq pieds elle ne put donc pas les apercevoir. Décidément, de la façon dont allaient les choses, c'était à croire que notre mariage n'allait pas tenir longtemps. Il nous fallut repartir et à une allure d'escargot. Ce brouillard sur la côte Est est tout à fait imprévisible. Nous nous traînâmes littéralement pendant deux heures et demi avant d'atteindre une certaine altitude et qu'il nous lâche enfin. Nous pûmes rouler par temps clair jusqu'au lendemain.

Alors que nous roulions de nouveau vers le Québec, j'entendis un bruit bizarre venant du moteur, métallique, comme d'un piston qui claque ou quelque chose comme çà. Je m'arrêtai pour vérifier tout, les niveaux étaient normaux et, finalement, le bruit cessa. Je repartis donc mais au bout d'un moment il recommença. De l'autre côté du fleuve *Saint-John*, en haut d'une côte, à *Fredericton*, se trouvait un concessionnaire *Mack*. Je m'y arrêtai pour demander à un mécanicien de

venir voir ça. Pendant qu'il travaillait sous le capot, les apprentis, un par un, vinrent proposer leurs services au vieil homme qui à chaque fois les rembarrait vertement pour qu'ils retournent à leur travail. Ma femme n'était pas habituée et elle me demanda pourquoi il les renvoyait comme ça. Je dus lui expliquer que c'était tout simplement pour les empêcher d'aller mater de près la nana dans la cabine. Elle ne voulut pas me croire. En définitive c'était une courroie de ventilateur usée qui me jouait un tour. Il me la changea et nous voilà repartis. Un jour et demi plus tard nous arrivions à Toronto et ce fut la fin de notre lune de miel. Celle-ci avait donné beaucoup à réfléchir à Muriel. Elle m'accordait néanmoins un sursis, ne sachant pas si elle pourrait s'habituer à ce genre de vie. Quarante ans ont passé depuis, nous sommes toujours ensemble et moi toujours en sursis (et pour un aller simple de toute façon)

Gendarmes et voleurs -

Nous étions à la fin du mois de Juillet de l'année 1964, dans un quartier Est de Toronto, une semaine environ après le retour de notre lune de miel (en camion). C'était un Jeudi soir vers 10H30 et je m'appêtais à partir pour mon troisième voyage de la semaine en direction de Montréal. Mon camion chargé attendait sur le parking de l'épicerie en gros, de l'autre côté de la rue, prêt à partir lui aussi. Il vaut mieux que je donne ici une description des lieux pour faire mieux comprendre la suite. Il faut vous situer à l'angle de *Dawes Road* et *Danforth Avenue*, dans l'Est de Toronto. Nous occupions un petit appartement de quatre pièces au dessus d'un magasin de confection. Notre porte d'entrée se trouvait en retrait par rapport à l'entrée du magasin avec de chaque côté une fenêtre aveugle. Pas de porte fenêtre ni de judas. En entrant on montait directement à la cuisine avec en face une fenêtre donnant sur le toit en terrasse du magasin d'en dessous où nous avions tendu deux cordes à linge et qui se trouvait à une dizaine de pieds de hauteur par rapport à la ruelle en bas. Aucun éclairage. Un vrai puits d'ombre. A gauche c'était le deuxième étage d'une quincaillerie sans aucune fenêtre et à droite dans l'autre immeuble c'était le siège d'une banque dont l'entrée donnait sur *Dawes Road*. De l'autre côté de la rue se trouvaient deux tavernes très fréquentées.

Il était à peu près onze heures du soir quand je quittai ma femme Muriel et ma mère qui habitait provisoirement avec nous. Elle attendait en fait l'arrivée de ses affaires à Toronto avant de s'installer dans son nouvel appartement.

Elles fermèrent les portes et allèrent se coucher peu de temps après mon départ. Juste passé minuit, Moman fut réveillée par du bruit venant de la fenêtre arrière qu'à cette saison nous laissions ouverte pour avoir un peu d'air. Ce bruit ressemblait selon elle à quelqu'un qui arrache des clous avec un pied de biche. Elle alla aussitôt réveiller Muriel qui, en ouvrant les yeux, vit Moman debout dans le noir auprès du lit tenant d'une main mon couteau de chasse de 18 pouces et de l'autre mon marteau. A voix basse elle explique à Muriel que quelqu'un se trouvait sur le toit et essayait d'entrer par la porte voisine puis, confiant les armes à Murielle, elle alla jusqu'au téléphone pour appeler la Police. Se rappelant toutes deux que la fenêtre de la cuisine était restée ouverte, elles allèrent se poster de chaque côté de cette fenêtre, chacune son arme à la main, et attendirent. A ce moment un grand coup fut frappé à la porte d'entrée. Mom, du haut de l'escalier, cria : « *Qui est là ?* » « *C'est la Police, ouvrez !* » Mais Mom répondit « *Foutez le camp ! Si vous êtes les flics vous n'avez qu'à passer par derrière et à vous bouger le train pour arrêter ces types sur le toit. Je ne vous laisserai pas entrer sans voir qui vous êtes.* » Puis elle revint auprès de Muriel toutes les deux restant sur leur garde dans le noir de part et d'autre de la fenêtre, prêtes à tomber sur le premier intrus. Il s'en suivit un bruit de poursuite sur le toit accompagné de cris et de jurons. Les deux types qui tentaient d'entrer dans la banque par effraction furent finalement pris et menottés. Muriel murmura à Mom que deux ombres étaient en train de s'approcher de la fenêtre. « *Êtes vous toujours là Madame ?* » demanda une voix. Elles ne répondirent pas. « *Vous avez appelé la Police, on est là.* » Mais croyant à une ruse des voleurs (elles ignoraient qu'ils avaient déjà été arrêtés) et au moment précis où le

premier policier passa la tête par la fenêtre ouverte, Mom brandit devant lui mon couteau de chasse tandis que Muriel levait le gros marteau au dessus de sa tête. Il était en civil et il s'écria : « *Non, non ! Nous sommes de la Police.* » Le deuxième policier qui lui était en tenue lança alors sa casquette par la fenêtre tandis que l'autre s'empressait de sortir sa plaque de police. « *Ok, leur dit Mom, mais restez où vous êtes, vous n'irez pas plus loin que cette fenêtre. Pas question que vous entriez.* » - « *Mais Madame qu'auriez vous fait s'ils étaient entrés chez vous ?* » - « *On se serait servi du couteau et du marteau.* » - « *Mais ce n'est pas à vous de faire ça.* » et Mom de lui répliquer « *Et alors, qu'étions nous censées faire ? Les inviter à entrer pour une tasse de thé !* » - « *Vous pouvez quand même nous laisser redescendre dans la rue par votre escalier.* » - « *Pas question. Vous avez bien trouvé une échelle pour monter jusqu'ici, alors repartez par le même chemin et emportez cette échelle loin d'ici avec ces deux imbéciles.* » Ce qu'ils firent d'ailleurs.

Les deux types furent emprisonnés puis jugés, mais sans savoir qu'ils l'avaient échappé belle. Ma mère et mon père, au cours de la grande dépression (les sales années trente), firent fonction de boucher et de cuisinier à bord des bateaux naviguant sur les Grands Lacs et Mom avait été à bonne école pour apprendre à se servir de ces grands couteaux à découper. Muriel avait du tempérament pour avoir connu dans sa vie des jours difficiles et n'aurait pas hésité à user de son marteau sur la caboche de l'intrus. Personne ne s'est jamais introduit chez nous sans invitation (moi compris).

« **BROKEN BONES** » (nom d'une série télévisée américaine)

Au cours de l'hiver 1964/65 le vieux *Izzy* m'emmena avec lui sur place pour que je prenne en mains un nouveau camion qu'il venait d'acheter et qu'il voulait utiliser pour le compte de *Regent Battery Co.* C'était un *220 chevaux Cummins* à transmission 4 x 4 *Spicer*. Avec deux petits sièges inconfortables et le bloc moteur s'avancant de moitié dans la cabine, plus les deux leviers de vitesse, pas de place pour s'étendre et faire un somme.

Regent Battery s'occupait du recyclage des vieilles batteries et des déchets de plomb, de cuivre et de laiton. Ils en faisaient le ramassage dans tout le pays pour ensuite les casser et séparer les plaques de plomb du corps en bakélite pour les envoyer à une fonderie du coin, même chose pour le cuivre et le laiton. Une fois les métaux fondus on les coulait dans des moules qu'on laissait refroidir avant de démouler, ce que l'on appelait dans le jargon les « lingots ». Pour parler d'un chargement de ce genre à un autre chauffeur, il fallait bien lui expliquer de quoi il s'agissait exactement car ce mot de lingot pouvait prêter à confusion.

Les livraisons se faisaient normalement dans la seule Province du Québec. Montréal et Québec-Ville en étaient les deux principaux centres de chargement et déchargement. Mais on finit par y ajouter *Winnipeg* dans le Manitoba, dans l'Ouest, histoire de changer de la routine.

Je me souviens en particulier d'un voyage que j'y fis un mois de Janvier sous une violente tempête de neige. Il était de règle dans la profession que votre chargement passait avant toute autre considération et on vous donnait de bonnes raisons pour ça, une question de vie ou de mort quasiment. Le monde allait s'écrouler si ton chargement n'arrivait pas à temps à destination, tu étais le seul à pouvoir sauver la situation (rengaine connue!)

C'était un mardi, à la nuit tombée, alors que l'alerte à la tempête de neige avait déjà été diffusée partout. Or j'étais attendu à Montréal le lendemain matin 7 heures. Ça faisait une trotte avec en plus des files interminables de voitures et de camions le long du fossé (quand ils n'étaient pas - comme je le vis une fois - les uns par dessus les autres). Je mis toute la nuit pour faire les 350 miles jusqu'à Montréal où j'avais dû attendre jusqu'à 9H30 avant que quelqu'un se pointe pour que je puisse livrer ce chargement urgent. Mais la boîte avait décidé de ne pas ouvrir ce jour là et même le directeur se renfrogna quand j'insistai pour qu'on décharge tout de suite car, avant de repartir, je devais encore m'arrêter à une aire de tri pour recyclage et y prendre un nouveau chargement. Comme excuse il me dit que ça n'était pas son boulot de manier un chariot élévateur et qu'après tout il s'en fichait. Alors je lui expliquai, les yeux dans les yeux, et en termes énergiques, que ça ne serait

pas non plus mon boulot d'appeler une ambulance pour qu'on vienne le ramasser à la petite cuillère et que je m'en fichait tout autant si elle ne venait pas. Il pourrait crever. Je suppose que ma petite mise au point eut pour effet de lui rappeler subito presto comment fonctionnait un chariot élévateur car, en moins d'une demi heure, le camion fut déchargé et prêt à repartir.

C'était la galère dans les rues de Montréal, heureusement que je n'avais qu'un mile à faire pour arriver à la décharge installée à l'intérieur d'un vieux bâtiment au bord de l'ancien canal, On y fabriquait des wagons de chemin de fer autrefois, à présent il était loué à différentes boites. Après avoir attendu une heure qu'on dégage la neige, je pus faire entrer le camion lui même recouvert de neige et de glace mais, comme il faisait assez chaud à l'intérieur, elle se mit rapidement à fondre. Je restai un moment dans le camion pour écouter la radio puis je voulus descendre. Mais en posant le pied sur le réservoir où la neige et la glace étaient en train de fondre je glissai et tombai comme une masse. Il y avait un morceau de madrier qui dépassait de quelques pouces l'avant du camion. Mon talon vint le heurter me tordant le pied sur lequel retomba tout le poids de mon corps. La douleur fut si vive que j'en perdis la respiration pendant ce qui me parut être une éternité. Comme il n'y avait personne autour à ce moment on n'avait pas pu remarquer ma chute. Mais un manoeuvre finit par arriver pour ôter la bâche et commencer à charger. Il me trouva à terre et appela du secours. Il me fallut une bonne heure avant de pouvoir me bouger tout seul. Je refusai une ambulance pensant que ça n'était qu'une bonne entorse. Entretemps, ils avaient fini de charger les vieilles batteries puis d'étendre et de fixer la bâche de sorte que je pouvais repartir.

Il était 3h30 de l'après midi et en ville c'était la pagaïe avec les chasse-neige et les pelleteuses s'efforçant de dégager les rues. Pas bien loin, sur les hauteurs de *Lachine*, se trouvait le *motel PEG*, lieu bien connu des routiers et aussi de la faune locale. J'y allai et en arrivant demandai à un chauffeur de pelleteuse s'il ne pouvait pas me dégager un emplacement pour parquer le camion pour la nuit. Il accepta à condition que je lui paie une bière après. OK. Et il me fit ça vite fait bien fait.

Une fois installé dans ma chambre et avoir fait une rapide toilette, j'allai au bar. Après quelques bières en compagnie de deux routiers bloqués ici, la douleur me revint pire qu'avant. Je voulus me déchausser et m'aperçus que mon pied gauche était tellement enflé que je ne pouvais défaire les lacets. A mon avis c'était la chaussure elle même qu'il fallait couper. Les deux gars me conseillèrent d'aller à l'hôpital tout de suite. Mais depuis l'enfance je gardais un très mauvais souvenir des docteurs et rien ne m'effrayait davantage que d'avoir à entrer à l'hosto. Deux autres bières ne firent rien pour atténuer la douleur. Alors je finis par les laisser appeler un taxi qui mit une bonne heure à arriver, temps que je passai innocemment à boire quelques autres bières. Et le taxi m'embarqua pour l'hôpital.

Je passai au bureau des entrées pour remplir les papiers et dus presque ramper pour aller me hisser sur une des chaises disposées le long du mur, sans que personne ne se propose de m'aider. J'eus l'impression que si je m'étais évanoui ou quelque chose comme ça, on me serait passé sur le corps sans que personne ne remarque rien. Et puis du fait que c'était un hôpital français et que je suis anglophone ça ne facilitait pas les choses non plus. Je suppose que quand on pousse un cri de douleur peu importe la langue, on comprend ça. On peut bien vous laisser en plan quand même, mais on a bien compris ça n'empêche.

Deux heures passèrent avant que quelqu'un vienne me trouver. Après m'avoir demandé mon nom il me pria de le suivre. Ce n'est qu'après avoir traversé toute la salle qu'il s'aperçut que j'avais peine à le suivre. Il se retourna pour me dire de me presser un peu car il n'avait pas de temps à perdre. Ce que je trouvai à lui répliquer, qu'importe la langue, il put très exactement le comprendre j'en suis persuadé. Nous arrivâmes enfin à l'ascenseur que nous prîmes pour nous rendre à la salle de radio. On prit des clichés de mon pied sur diverses faces et positions avant de me faire passer dans une salle à côté où on me dit d'attendre qu'on m'appelle. J'avais du cette fois encore me débrouiller tout seul pour me poser le derrière sur une chaise et me résigner à attendre.

Une demi heure plus tard, notre génial toubib revint me trouver pour me demander très étonné si j'étais au courant que j'avais le pied gauche cassé. J'aurais voulu le tuer sur le champ, en

toute bonne conscience.

Mais aussitôt un fauteuil roulant apparut miraculeusement et on commença à se montrer beaucoup plus prévenant à mon égard. Je demandai alors pourquoi ça n'était que maintenant qu'on prenait mon cas au sérieux. Il me répondit que sur les 30 qui se trouvaient en salle d'attente, 4 ou 5 présentaient un cas vraiment sérieux. Les autres, pour la plupart, souffraient de solitude et cherchaient simplement à se faire bichonner. Il fallait bien s'en débarrasser, un par un, d'une manière ou d'une autre.

Avant qu'on en ait fini avec mon cas, je me retrouvai plâtré des doigts de pieds à l'entre-cuisse. Ils voulaient aussi me garder en observation jusqu'à ce que le plâtre soit sec. Mais ça n'entraîna pas du tout dans mon programme de réjouissances et je dus insister et insister et leur promettre de rester la nuit au motel où ils téléphonèrent d'ailleurs pour s'assurer que j'y avais bien loué une chambre. Néanmoins ils étaient très réticents mais ils finirent quand même par céder.

Une heure et demi plus tard, je pus ressortir de l'hosto. Ils leur avait fallu un moment pour me dégoter une paire de cannes anglaises à ma taille (un mètre quatre vingt six). Et je retrouvai bientôt le bar du motel où tout le monde voulut me payer à boire histoire de fêter le retour du héros blessé.

Après toutes ces libations j'allai me coucher.

Le jour se leva avec un soleil radieux mais un ciel de grand froid. Je tapais sur mon plâtre avec une de mes cannes pour voir s'il était bien dur. Comme c'était le cas, normalement je pouvais repartir. Le gars de la pelleuse m'avait dégagé la neige tout autour du camion et même ménagé une allée jusqu'à la porte d'entrée du motel, comme pour un hôte de marque. Il avait aussi laissé un mot pour moi au comptoir, me remerciant d'avoir tenu parole pour cette bière, ajoutant qu'il allait repasser dans la matinée pour voir si tout s'était bien passé pour moi. Je dus accepter l'aide des deux chauffeurs et même de deux loustics du quartier pour me hisser dans le camion. Ce fut assez compliqué. Une fois assis sur le siège, je dus prendre appui sur le dos pour prendre ma jambe gauche toute raide et la faire entrer dans la cabine. Puis je pivotai sur le siège pour m'y caler ma jambe gauche se trouvant à gauche de l'embrayage. J'étais au point mort. Je fis démarrer le moteur. Il me fallait maintenant trouver une astuce. Je plaçai ma canne anglaise gauche le long de mon plâtre en l'appuyant contre la portière puis je posai celle de droite côté passager en l'appuyant contre la portière droite. Ainsi je pouvais atteindre la pédale de frein et l'accélérateur avec ma jambe droite, les deux leviers de vitesse de ma main droite. Et pour embrayer ?... Avec ma canne gauche je pouvais appuyer sur la pédale d'embrayage et en même temps de ma main droite actionner le levier de vitesse... mais en lâchant le volant ! Que je pouvais redresser à l'occasion avec mon genou droit. Pas évident ! Surtout que sur mon bahut, pas de direction assistée, c'était encore ce qu'on appelait l'«*Armstrong steering* » (à la force des bras). J'espère quand même que vous arrivez à comprendre ce que je dis

Quoi qu'il en soit, je pus sortir de la ville et faire une soixantaine de miles jusqu'à la limite du Québec et de l'Ontario en fait où l'on doit se soumettre à ce détestable contrôle routier. Je restai assis dans le camion vitre baissée pour pouvoir parler avec le préposé. Mais il me demanda de descendre. Je lui expliquai que ça m'était difficile dans mon état. Mais lui n'en avait cure, je pouvais aussi bien être un de ces zigotos qui veulent faire les malins avec l'administration. OK. Je vais essayer. J'ouvris la portière, pivotai sur le siège et balançai dehors mes deux cannes anglaises m'appêtant à me laisser glisser jusqu'à terre. Il eut juste le temps de se raviser et de me crier de rester dans le camion. Et moi d'obéir de bon cœur. Il avait dû réaliser tout à coup que s'il me laissait descendre j'allai tomber et il allait devoir me relever, pouvant être passible de poursuites pénales pour non assistance. Ce fut un grand moment pour moi que de pouvoir lire l'étonnement puis la crainte dans le regard d'un de ces fonctionnaires arrogants. Ça ne se rencontre pas souvent. Il me souhaita « bon voyage » en français en me rendant mes cannes, ajoutant en anglais que je pouvais bien aller au diable...

Et je repris la route dans ce style de conduite plutôt acrobatique ...

J'étais à trois cents miles de chez moi. Après trois heures de route je commençais à me sentir très fatigué. Je me trouvais à deux stations-services de Toronto distantes l'une de l'autre d'une bonne heure de route. Il me fallait absolument appeler de l'aide. Je n'avais encore jamais été fatigué à ce point. Je téléphonai à ma femme pour lui demander d'appeler un ami, *Bob T.*, pour voir s'il était là ou sur la route (un routier comme moi et un bon copain). Elle me rappela aussitôt pour me dire qu'il venait de rentrer mais était prêt à repartir s'il le fallait. Ma mère à cette époque avait une petite *Ford Falcon* et elle se proposa d'aller chercher *Bob* chez lui pour qu'il vienne me rejoindre. OK. Formidable ! Rendez vous à la prochaine station-service, la dernière avant Toronto, à 60 miles.

Ma mère prit ma femme avec elle pour aller chercher *Bob* chez lui, à deux trois miles de la maison et repartir aussitôt vers l'Est au point de rendez-vous. Je l'avais atteint d'une seule traite et m'estimais donc en avance, m'attendant à devoir les attendre au moins une heure. Mais au bout de dix minutes je les vis arriver, ne pouvant y croire. La petite auto s'arrêta derrière moi et, dans le rétroviseur, je vis *Bob* bondir littéralement de la voiture et courir vers moi. Sapristi, il allait me faire descendre de là lui et me ramener en vitesse. Je vis que ma mère avait eu une frousse terrible avec lui au volant car on pouvait rouler très vite sur voie express avec cette petite *Ford*, bien au delà des cent miles à l'heure. J'avais remarqué ses genoux encore tout blancs à force de les avoir serré. En plaisantant sur sa conduite de champion, *Bob* m'avertit que si le petit d'Hélène se faisait encore bobo, ce n'est pas lui qu'il fallait appeler, qu'il pouvait claquer le premier s'il voulait mais que lui n'était pas encore prêt.

Il m'aida à m'extraire du camion et à m'introduire dans la petite voiture, repartant aussitôt avec mon camion et son chargement. Je ne le revis que le lendemain. Une bonne chose à retenir de cette mésaventure : quand tu fais une peur bleue à un copain et qu'il reste ton copain alors çà vaut la peine de le garder.

« *Squeaks* » terreur de la route -

Il y a quelques années (1964) je travaillais chez *Wimco Steel* à Rexdale (Toronto). Ils sous traitaient avec un transporteur qui avait un tracteur *Hayes Conventional* datant de 1962 ou 63 avec lequel il tirait un train de remorques pour transporter l'acier jusqu'à Montréal. Le chauffeur était un gars de petite taille surnommé « *Squeaks* » qui mâchonait toujours un gros cigare en conduisant. Il ne partait jamais pour Montréal sans en avoir une boîte de cinquante dans la boîte à gants. Un peu fou ce mec mais marrant (et dans ce monde d'acier çà nous manquait). Juste pour vous donner une idée de ce qui se passait à l'époque. *Squeaks* sur son camion *Hayes* avait la réputation d'être le plus rapide sur la voie rapide 401 entre Toronto et Montréal. Nous nous trouvions un soir à une station service de Toronto-Est, vers les 11 heures, et au moment de repartir voilà qu'un chauffeur de car *Greyhound* vient nous trouver pour demander qui était le chauffeur du *Hayes*. *Squeaks* fit un pas en avant pour dire que c'était lui, qu'est-ce qu'on lui voulait ? Le gars avait bien entendu parler de lui et de sa réputation mais contre son car *Greyhound* il ne pouvait pas rivaliser. Ça c'était une chose à ne pas dire au petit *Squeaks*.

Le car démarra et nous derrière lui. Le chauffeur du car le savait-il ou non, toujours est-il que le défi était bel et bien lancé. La 401 à l'époque n'était pas entièrement terminée et à *Gananoquay* (Ontario) elle passait à une seule voie. Le *Hayes* roulait plein pot et quand il arriva à ma hauteur je vis *Squeaks* mâchonner son éternel cigare. Les deux tuyaux d'échappement avaient été sectionnés à hauteur du toit du camion et c'était un sacré spectacle dans la nuit que ces flammes d'un pied et demi qui en sortaient. Il rattrapa le car au bout de dix miles, roulant côte à côte, juste à l'endroit où la route passait à une seule voie. Difficile à décrire mais je vais essayer. Les pots d'échappement sectionnés se trouvaient à même hauteur que les vitres des passagers du car. L'un d'eux, une senior, piqua une crise. Le ronflement de l'échappement et ces flammes dans la nuit, presque sous son nez, imaginez un peu. Le lendemain soir on nous raconta que la vieille fille avait fait un boucan d'enfer auprès de la société de transport une fois le *Greyhound* arrivé à destination et

que le chauffeur avait été viré séance tenante.

Ce fut un voyage mémorable. Et si un jour vous voyez arriver à fond de train dans votre rétroviseur un énorme camion *Hayes* et qu'un instant plus tard vous remarquez qu'il y a davantage de fumée d'échappement qui entre par votre vitre ouverte qu'il n'en sort de votre pot à vous, alors il se pourrait bien que ça soit *Squeacks*.

Les « Gypsies » d'Izzy -

En 1964, chez *Wimco Steel*, je menai une vie de dingue. A chaque voyage il y avait toujours quelque chose de nouveau et d'imprévu qui survenait. On n'avait jamais le temps de s'ennuyer avec *Izzy* (mon patron) de toutes façons, Partout on nous appelait les « gypsies » d'*Izzy*.

Je me souviens notamment de cette fois où j'avais livré un chargement urgent de plaques d'acier à Sydney en *Nouvelle Écosse* ayant fait tout le trajet pratiquement non stop. Au retour j'étais passé par *Fredericton*, Nouveau-Brunswick, pour prendre un chargement de vieilles batterie à recycler dont *Izzy* faisait le stockage à Toronto. Je conduisais un *B61 Mack* à cabine normale, sans couchette. *Sydney* se trouvait à une distance de 1300 miles. Je dormis tantôt les bras sur le volant tantôt recroquevillé sur le siège. Au retour, à la limite du Québec et de l'Ontario où je m'arrêtai à ma station service habituelle, j'étais vraiment crevé. Il n'y avait pas de « disque » comme maintenant en ce temps là, tu roulais tant que tu pouvais jusqu'à ne plus pouvoir tenir les yeux ouverts. Alors tu t'arrêtais où que tu te trouvais pour dormir deux heures et puis tu repartais.

Il y avait une petite station d'essence à *Saint-Zotique* (Québec) avec deux pompes à essence et une à gaz oil à l'angle d'un petit immeuble. Elle était si petite qu'en faisant le plein mon semi remorque masquait les 2/3 de sa façade. Le propriétaire était arrivé là avec femme et enfants pour le boulot ayant juste assez d'argent pour faire un plein et tenir une semaine en nourriture. Mais c'était un excellent mécanicien et sut faire ses affaires. *Izzy* avait un compte chez lui, après le plein nous n'avions qu'à signer un bon.

Cette fois là pourtant, alors que je m'apprêtais à faire le plein, *Réal* vint me dire qu'aujourd'hui ça n'était pas possible. Pourquoi ? Qu'est-ce qui ne va pas ? C'est que ... *Izzy* me doit près de trois mille dollars de carburant et je ne peux lui faire davantage crédit, sinon je vais à la faillite, il faut que je récupère cet argent.

Je n'avais pas assez de carburant pour rentrer chez moi, j'étais crevé et d'assez mauvaise humeur. Est-ce que *Réal* pensait que ça méritait un bon repas et une chambre à l'hôtel du coin si je me chargeais de récupérer son pognon ? Et comment ! Même qu'il était prêt à me payer toutes les bières que je pourrais consommer. Marché conclu. Je lui demandai s'il connaissait un huissier qu'il puisse appeler. En effet, c'était même un ami de la famille. Je demandai à *Réal* de le faire venir de suite. Au bout de trente minutes il était devant nous, parlant mal l'anglais et avec un fort accent français. Je proposai à *Réal* de téléphoner à *Izzy* pour lui demander, de la part de l'huissier, de payer sa note illico s'il ne voulait pas que le camion soit saisi et moi bloqué sur place. *Izzy* n'avait pas de problème financier, même que l'argent lui sortait par les oreilles, mais il avait cette manie de faire trainer ses créanciers.

A mon avis il fallait que *Réal* fasse immobiliser le camion et son chargement au Québec par l'huissier et ce aussi longtemps que la note de carburant ne serait pas intégralement payée. Nous étions bien d'accord.

J'appelai alors au téléphone le comptable d'*Izzy* et commençai à l'engueuler. Qu'est-ce que vous foutez là bas ! Vous n'avez pas payé la facture de gaz oil et maintenant l'huissier est là pour saisir le camion et le chargement. Il a d'ailleurs déjà mis les scellées. Et comptez pas sur moi pour aller en tôle à cause de vous et si je dois y aller, croyez moi, vous entendrez parler de moi comme jamais. Sortez moi de ce merdier tout de suite. Mais lui me répondit que ce n'était pas une procédure légale. Comment pas légal, l'huissier est déjà là, d'ailleurs je vais vous le passer et sur ce je lui tendis l'écouteur. En mauvais anglais, il lui confirma tout, point par point. Je repris l'appareil

et hurlai à l'intention d'*Izzy* qu'il avait trente minutes pour s'exécuter et je raccrochai sec.

Réal et l'huissier étaient visiblement secoués par cette histoire, contrairement à moi qui pourtant étais déjà bien fatigué. Je leur demandai de ne pas s'en faire, *Izzy* connaissait suffisamment mon caractère pour me prendre au sérieux et s'exécuter. Heureusement il y avait à deux pas de chez *Izzy* un bureau du *Canadian Pacific Telegraph* si bien que, vingt minutes plus tard, un coup de fil annonçait à *Réal* que l'argent était là. Tous les deux n'arrivaient pas y croire.

Je demandai alors à *Réal* de prévenir l'hôtel de *Saint-Zotique* que j'arrivai dans un instant pour qu'il me prépare une bière, un gros steak et un bon lit. C'était un lieu d'étape connu des routiers, à un quart de miles de la station-service. Le temps de m'y rendre, de parquer le camion et de monter les marches du perron, un demi de ma bière favorite m'attendait déjà à une table qui m'était réservée. Je venais d'en prendre une gorgée quand *Léo* (le patron) me demanda comment je voulais mon steak ajoutant que ma chambre était prête et que je n'aurais rien à payer.

J'étais totalement épuisé. Je descendis deux autre demis, finis mon steak et allai dormir d'une traite jusqu'au lendemain matin.

Finalement *Real* avait récupéré tout son argent, j'avais eu ce repas et ce bon lit gratuits mais bien mérités et *Izzy* put continuer à faire crédit. Quand je fus de retour il me demanda si tout s'était bien passé. Je lui répondis que oui, jusqu'à maintenant, et tout fut oublié.

C'était sa façon de faire. Mais il me respectait et appréciait mon travail, connaissant aussi mon caractère explosif par moments. Dans le travail j'ai toujours fourni le maximum et il s'est fait beaucoup d'argent grâce à moi, en revanche il acceptait en principe tout ce que je lui réclamais. Il commençait à crier et lever les bras au ciel mais finissait par céder.

« *Griffith Laboratories* » -

Départ et passage de la frontière -

Izzy avait un contrat avec *Regent Battery* et sous traitait le transport chez eux. Je passai cinq ans chez *Griffith Labs* m'occupant de tout, des chauffeurs, des camions, des livraisons, faisant des suggestions à l'occasion.

En 1966 *Izzy* m'envoya chez *Griffith* à *Scarborough* (Toronto) pour monter une flotte et un service de livraison. J'y allai dans mon « *B 61* » rouge et commençai à organiser un service de transport d'entreprise à entreprise entre Toronto et Montréal. Un an et demi plus tard nous dûmes acheter une remorque-citerne pour les besoins d'un client particulier de Nouvelle Angleterre (USA). Elle avait été conçue et fabriquée par *Truck engineering (King Trailers)* et l'objet du transport étaient des restes de vieux pain pour la nourriture des poissons d'élevage. Elle était équipée de deux compresseurs jumelés qui pouvaient fonctionner dans les deux sens, capables de souffler de la farine ou des restes de pain tout aussi bien que du gros sel, branchés sur un moteur électrique de six cents volts. Ce système était préférable à celui utilisant le gaz-oil. Il se mettait en route automatiquement quand la température extérieure tombait en dessous de zéro F.

Il me fallait aussi rechercher un chauffeur. Comme je faisais le trajet Toronto-Montréal depuis plusieurs années, j'avais eu le temps de repérer d'autres chauffeurs affectés sur la même ligne et avec le même horaire que moi. Ce qui me permis de choisir parmi les meilleurs.

L'un d'eux se distinguait particulièrement des autres. Nous avions déjà roulé ensemble et il était exactement le genre de gars que je cherchais, excellent chauffeur capable de mener un semi remorque n'importe où dans Montréal sans le moindre accroc. Il était souple avec la clientèle et n'avait jamais rencontré de problème qu'il n'ait pu régler lui même. Le type idéal.

Je fis à *Bill* une offre qu'il ne pouvait refuser : il serait dans une grande entreprise de transport familiale qui fournissait les vêtements de travail, offrait des compléments de salaire, avait un service d'œuvres sociales. Ce qu'il y avait de bien aussi dans la boîte c'est que même le président

venait discuter avec les chauffeurs de toute proposition d'amélioration du service ou des relations avec la clientèle. *Bill* emballé sauta sur l'occasion. Nous étions gagnants tous les deux.

Pour entrer chez *Griffiths* il fallait passer un test de personnalité préalablement à la signature du contrat de travail. C'était un « *A.V.A. Test* » si je me souviens bien, comportant au moins une dizaine de pages, ce qui pouvait être un peu intimidant. Il y en avait qui étaient tout à fait capables pour l'emploi auquel ils postulaient mais pourtant évincés à cause de ce genre de test. A croire que c'était comme la Bible pour la société, aucune dérogation possible.

Bill le passa sans problème sauf sur un point. Tous nos tracteurs routiers comportaient deux leviers de vitesse, mais lui n'avait encore jamais roulé sur des véhicules avec transmission démultipliée. Mais il avait par ailleurs si bien réussi son test A.V.A. qu'on ne voulut pas le laisser partir comme ça et on me demanda si j'étais d'accord pour lui apprendre. Absolument ! répondis-je immédiatement et il fut aussitôt embauché au tarif plein. Les bons éléments se font parfois rares.

Pendant deux semaines on roula à deux avec le *COE Mack* et sa remorque. Ce n'était pas le temps idéal pour un apprenti, nous étions au plus mauvais de l'hiver avec des tempêtes de neige presque quotidiennes.

Notre premier voyage ensemble fut pour aller chercher un chargement de sel à *Goderich* (Ontario) sous une tempête de neige et par une température bien en dessous de zéro. J'avais appelé *Bill* au téléphone pour qu'il vienne me retrouver au dépôt à huit heures. J'avais commencé à lui montrer comment utiliser les deux leviers de vitesse. C'était à son tour de conduire mais à cause de la neige qui tombait drue et l'aveuglait il se trompait souvent. Se mélangeant les pinceaux avec les deux leviers, il commençait à perdre patience. Je repris le volant pendant une heure puis, une fois qu'il fut calmé, le lui repassait. Pour ne pas le gêner, j'allai m'étendre sur la couchette et tirai le rideau. Je pensais qu'une fois lui avoir montré comment faire il s'en tirerait mieux encore tout seul, sans avoir une paire d'yeux pour l'observer. Entre le blizzard, les passages de vitesses, deux redémarrages, il s'en tira pas mal finalement. Je faisais semblant de dormir le laissant jurer et pester contre lui même. Je ne craignais rien quant au reste sur sa façon de conduire. Il omit pourtant de me signaler une chose qui eut pour résultat de nous mettre tous deux en fâcheuse position et où nous aurions pu mourir de froid. Sa femme savait très bien cuisiner les haricots et lui en était très friand. Il devait être dans les 2H30 du matin, en pleine tempête de neige, alors que j'étais allongé dans la couchette, quand *Bill* dans un effort lâcha un pet accompagné d'une odeur si épouvantable que je ne pus la supporter. J'avais jamais vu (ou plutôt senti) ça. J'aurais voulu descendre tout de suite de la cabine mais il ne pouvait pas s'arrêter. Nous nous regardâmes incrédules et partîmes à rire au point que *Bill* pollua de nouveau notre atmosphère. C'était devenu intenable, il fallut ouvrir les deux vitres jusqu'en bas, faisant en même temps la neige et le froid dans la cabine. *Bill* mit encore près d'une heure à digérer ses fayots. Jusqu'à la cannette de soda sur le tableau de bord qui fut prise en glace. Je fis mine de jurer que j'allais lui faire retenir ça sur sa paie, nous avoir ainsi mis en pareil danger ! ... Mais entre temps il avait fini par piger la manœuvre et il devint un chauffeur à part entière et pour longtemps.

La société avait acheté cette remorque à l'usage d'un client particulier, *Booth Fisheries* à Portsmouth (New Hampshire) USA. *Bill* venait de rentrer ayant déjà pas mal roulé mais il y avait une autre livraison urgente à leur faire. Je décidai donc qu'on ferait le voyage à deux. Nous fîmes donc toute la route presque non stop. Nous entrâmes aux États Unis par *Gananoque*, Ontario, au *Pont des mille îles*. Normalement on passe rapidement à la Douane. Mais cette fois-ci, côté Douane U.S. nous tombâmes sur un fonctionnaire qui semblait obnubilé par les espions ou autres sales types du genre. Ça faisait des années qu'on passait là sans problème. Mais lui nous fit descendre et entrer dans le bureau pour nous passer au crible. Nous avions *Bill* et moi enfilé notre veste d'uniforme avec notre nom brodé dessus. Le type nous questionna pendant un bon moment puis, à brûle-pourpoint, nous posa cette question : « *Êtes vous frères ? Jumeaux ? Comment savoir si vous dites la vérité ou pas ? Vous avez très bien pu changer de veste pour me berner.* »

Nous étions stupéfaits de ces paroles et ne pûmes nous empêcher d'éclater de rire sans

pouvoir nous arrêter. Je faisais près d'un mètre quatre vingt dix et pesais près de cent trente kilos. *Bill* faisait quarante cinq kilos et quinze centimètres de moins. Je demandai enfin au douanier s'il parlait sérieusement. Alors il piqua une de ces crises, criant si fort qu'il attira tous ses collègues. Je me rendis compte que nous étions dans un *no man's land* en fait, sortis du Canada mais pas encore entrés aux États Unis, un endroit où l'on n'a aucun droit avant d'être autorisé à entrer dans le pays. Les choses commençaient à s'envenimer grave quand un supérieur survint pour finalement régler l'affaire et nous laisser passer. C'était comme dans le film « *Twins* », entre *Bill* et moi, entre Schwarzeneger et Danny Devito.

Émeutes à Detroit -

Les affaires progressaient. Je maîtrisais complètement le service transport inter-entreprises entre Toronto et Montréal. Le semi-remorque se rendait régulièrement au Nouveau-Hampshire (USA). J'étais en train d'organiser la même chose sur Chicago : livraison au client de cette ville puis chargement à notre dépôt de matières premières dont nous avons besoin à Toronto où les succursales venaient ensuite s'approvisionner.

Cette fois là je venais de livrer un chargement à *General Foods* et de là je m'étais rendu à notre dépôt pour prendre mon chargement du retour. En attendant, je passai le reste de l'après-midi à la cafeteria à regarder les infos à la télé tout en sirotant un café. On parlait d'émeutes quelque part en ville, d'incendies provoqués et de scènes de pillage. Les pompiers et la police avaient fort à faire.

Mon chargement étant prêt je me mis en route. C'était l'heure de pointe et sur la *Dan Ryan Express Way* c'était une sacrée galère pour circuler. Je gagnai ainsi le sud de la ville à une allure d'escargot. Une fois avoir rejoint la *Chicago-Skyway* (voie aérienne), je pouvais enfin rouler en direction du Michigan, la circulation ayant considérablement diminué. Le soleil était alors en train de se coucher et dans mon rétroviseur je vis qu'il était presque complètement obscurci par la fumée des incendies. C'est alors seulement que je réalisai la gravité de la situation.

Je roulai jusqu'à l'arrêt-routier 76 de *Sawyer* (Michigan) et m'y arrêtai pour dîner. Depuis que j'étais sorti de Chicago, je n'avais pas écouté la radio car j'avais mis une cassette de musique. C'est en regardant la télé tout en mangeant que j'appris les dernières nouvelles sur ces émeutes. Et encore à Chicago ce n'était rien par rapport à Detroit. Une sale affaire avec des morts.

Je ne restai qu'une heure avant de repartir n'ayant nul envie de m'attarder. Je mis la radio qui émettait bulletin sur bulletin. Ce n'est que deux ans plus tard que je pus avoir la C.B. En attendant ce n'était que par les infos et le bouche-à-oreille des routiers qu'on se tenait au courant.

Il faisait nuit noire à présent et la circulation s'était réduite à un point tel que je me trouvais le plus souvent seul sur la route. J'aperçus devant moi des feux rouges qui, au fur et à mesure que je me rapprochais d'eux, s'avèrent appartenir à un convoi de militaires roulant dans la direction de Detroit. Je les dépassai en roulant sur le bas côté. Mais bientôt je fus arrêté par un barrage à *Sargent Road* sur la 1-94. L'armée y avait mis en place un *check-point* interdisant d'aller plus loin. Je me garai à un emplacement sur le côté où en moins d'une heure une douzaine de camions et de voitures vinrent me rejoindre.

A part moi il y avait une bétailière, un camion de literie et une remorque-plateau pour transport de voitures. Nous échangeâmes les nouvelles. Je commençai à avoir soif et à me sentir l'estomac creux. De l'autre côté de la route il y avait un *Dinner Club* à l'enseigne de *Will Schuler's*. J'y entrai pour demander au maître d'hôtel si nous pouvions avoir un casse croute au bar. Il était en smoking et très guindé. A ma grande surprise il accepta à condition de ne pas entrer ni s'asseoir à une table de la salle à manger. C'était un établissement très sélect.

Je fis signe aux autres chauffeurs que c'était OK. Vêtus comme nous l'étions, c'était pas là notre place mais du moins on nous y acceptait.

Nous bavardâmes pendant une heure et comme il commençait à se faire tard je me levai pour rentrer, j'étais fatigué, qu'ils fassent comme ils voulaient eux autres. Je fus le seul à quitter

l'établissement.

Je démarrai et par la déviation rejoignis la 1-94 en direction de Detroit (Michigan). Je rattrapai une file de camions militaires remplis de soldats. Comme je roulais à bonne allure, je commençai à remonter le convoi en roulant sur la bande d'arrêt d'urgence. Mais ce convoi était interminable et je dus dépasser au moins une centaine de camions. Il n'y avait aucun autre véhicule civil sur cette route. Il semblait que j'étais le seul.

La radio n'arrêtait pas de donner des comptes rendus sur les émeutes. J'arrivai en ville à grande vitesse et j'étais déjà en vue de l' *Ambassador Bridge* par lequel on entre au Canada. Mais j'entendais des coups de feu et me demandais si j'allais pouvoir passer. Il y avait un autre barrage militaire tout près du pont où je dus m'arrêter. Ils voulaient savoir ce que je foutais là à un moment pareil. Je répondis que j'habitais de l'autre côté du pont et que je rentrai chez moi. Hors de question le pont est fermé et la loi martiale décrétée. Je restai sur place un bon moment. Manifestement ils ne savaient quoi faire de moi. Finalement ils décidèrent de me fournir une escorte pour sortir de la ville par le Nord afin que je puisse passer par le Pont de *Port-Huron* (Michigan) et entrer en Ontario par *Sarnia*. Maintenant, que celui-ci soit ouvert ou pas, ça n'était pas leur problème. Ce serait à moi de me démerder.

Je ne cherchai pas à discuter. Deux auto-mitrailleuses arrivèrent pour m'escorter, l'une à l'avant l'autre à l'arrière, jusqu'à la sortie nord de la ville et de là je filai droit en direction du *Blue Water Bridge*.

Il y avait à peu près soixante miles jusqu'à *Port-Huron*. J'étais absolument seul sur la route. En arrivant au pont j'allai pour payer mon péage mais le préposé qui était en train de lire un magazine piqua la crise en me voyant debout devant lui. Je m'attendis au pire. D'où est-ce que je venais ? De Détroit ! Impossible ils sont sous la loi martiale là bas. Les routes sont barrées. Finalement on me laissa passer. J'étais le premier à me présenter au pont depuis sept heures.

Le pont traversé, je me trouvais à quatre heures de Toronto, de chez moi. J'étais crevé mais ne voulus point m'arrêter avant.

La société décida de suspendre tous les transports en direction de Detroit, le temps que ça se calme. Mais le surlendemain on m'y renvoyait déjà avec un autre chargement. Quand on y songe, certains pays connaissent quotidiennement ce genre d'incidents. A Detroit c'était la première fois en vingt quatre ans. On vit encore dans un pays qui semble bien être le plus sûr au monde.

A la Barbade -

Nous voici en Janvier. Le rush des livraisons de Noël et du premier de l'an est passé. C'est le moment de prendre des vacances. Ma femme et moi préférons les prendre vers la fin de l'automne ou alors en plein hiver, quand les « petits monstres » (enfants) sont à l'école. C'est plus calme pour nous.

Cette année là, nous avons décidé d'aller à la Barbade où nous arrivâmes au cours de la première semaine de Janvier. Nous étions venus avec un copain de travail qui cherchait à rencontrer la femme de sa vie (qu'il trouva d'ailleurs).

J'avais loué une voiture d'avance, une décapotable. Mais pour cette première fois que je conduisais avec le volant à droite, je faillis tuer quelqu'un.

On avait prévu de faire la traversée de l'île et de visiter un peu partout. J'avais l'impression de bien me débrouiller finalement avec le changement de côté, jusqu'au moment où dans une côte j'eus à doubler une autre voiture. Eh bien devinez ce qui arriva sous le coup d'une distraction? Après l'avoir dépassée, au lieu d'avoir le réflexe de me rabattre à gauche, je continuai à rouler sur la droite me croyant du bon côté si bien qu'arrivé en haut de la côte je me trouvai presque nez à nez avec une voiture venant en sens inverse. Je braquai à mort vers la droite pour l'éviter et me retrouvai planté dans un champ. Je l'avais échappé belle !

L'autre chauffeur voulait me tuer et me traita de tous les noms, bien mérités je le reconnais,

mais il se calma rapidement quand il s'aperçut que je faisais un pied et une centaine de livres de plus que lui. Je m'excusai de mon erreur impardonnable avant qu'il ne reparte en maudissant tous ces abrutis de touristes.

Comme notre jeune ami nous accompagnait tout le temps, c'est à lui que je confiai le volant pour le restant de notre séjour. C'est très dur de se défaire d'une habitude après avoir parcouru plus de deux millions de miles du même côté de la route.

Si jamais je vais un jour visiter l'Australie, le Royaume Uni ou le Japon, je prendrai une voiture avec chauffeur, ça sera plus sûr.

Flour Power – (jeu de mot avec *Flower Power*, flour = farine)

Ayant acheté cette remorque-citerne pour les besoins d'un client particulier de Nouvelle Angleterre (voir ci-dessus), il nous fallut d'abord l'essayer, voir comment l'utiliser au mieux. Ce genre de transport était nouveau pour nous. Au cours de cette période transitoire, le client en question, *Booth Fisheries* à Portsmouth (New Hampshire), en était encore au stade de construction de sa nouvelle usine ultra moderne. En attendant, nous nous faisons la main sur le transport de la farine et du sel.

Ma première corvée fut d'aller chez *Tank Lines* (Toronto) pour un lavage complet et une désinfection de la citerne, opération indispensable avant la première utilisation s'agissant de transporter des produits alimentaires. On n'est jamais sûr qu'il ne reste pas un peu de graisse, de limaille ou autres résidus industriels dans une citerne toute neuve. Pas question de prendre le moindre risque.

Mon premier transport de farine à *Midland* (Ontario) chez *Robin Hood Flour*, fut une expérience instructive. La citerne passait à peine par le portail d'entrée, il fallait qu'on me guide pour que je puisse me mettre au bon endroit, à proximité des flexibles de chargement.

Le flexible de trois pouces était branché à la vanne d'alimentation à l'arrière de la citerne à l'intérieur de laquelle la farine était alors pulsée sous pression. Deux des cinq « trous d'homme » en haut de la citerne restaient ouverts. L'orifice de chacun était condamné par une sorte de chaussette géante destinée en fait à laisser passer l'air tout en retenant la farine.

L'entrée du « trou d'homme » faisait à peu près trente pouces de diamètre avec, à l'intérieur, un anneau sur lequel était fixée la « chaussette » qui, une fois déployée sous la pression de l'air, faisait elle même trente pouces de diamètre et près de six pieds de long, ressemblant en tout point à une immense capote anglaise.

Une fois le chargement effectué, je devais grimper sur la citerne, relever la chaussette verticalement et la secouer énergiquement pour faire retomber la farine s'y étant accumulée, la remettre à l'intérieur et enfin refermer le trou d'homme. Entre temps mon uniforme de chauffeur étant de couleur bleu foncé et avec toute cette farine qui volait autour, je finissais par ressembler à un bonhomme de neige. Pire encore quand c'était l'été et que la sueur se mélangeait à cette farine déposée sur la peau et les vêtements formant une espèce de colle qui commençait aussitôt à rancir. Demandez donc à ma femme. Au bout d'une heure, si tu t'arrêtais pour prendre un café, par exemple, tu étais sûr de te retrouver assis tout seul, les autres pour fuir l'odeur ayant été s'asseoir plus loin. Une des surprises que peut vous réserver un nouveau job.

Au bout de deux semaines, la direction générale de *Robin Hood Flour* (la farine Robin des Bois) en accord avec notre société, la *Griffith Laboratories*, voulut organiser une démonstration officielle. Je suppose qu'ils recherchaient pour ça un gars expérimenté, prêts à lui offrir le repas gratuit.

Nota: Toutes les meuneries cherchaient à traiter avec la Griffith qui était au Canada le plus gros fournisseur de farine aux boulangeries.

Quand on m'annonça le jour de l'inauguration, je suggérai de me mettre en costume cravate pour faire bonne impression à la haute direction. J'arrivai à l'heure dite à *Port-Colborne* (Ontario)

pour prendre livraison du chargement. Je me rangeai le long du quai sur la voie ferrée où l'on vint brancher le flexible à l'arrière de la citerne tandis que je montai ouvrir les « trous d'homme » avant et arrière et en sortir les « chaussettes ». La cérémonie officielle débuta alors que la phase de chargement allait se terminer. Des hommes en complets noirs allaient et venaient de chaque côté de la citerne. Moi j'étais resté assis dans la cabine à les regarder discuter et faire des manières. Alors que six d'entre eux discutaient à l'arrière de la remorque, le gars qui s'occupait du chargement, dans un moment de distraction, oublia d'en freiner le débit qui, s'étant emballé et sous la force de la pression, arracha le flexible de sa fixation, toute la farine étant projetée en l'air. Trois cents livres de farine furent ainsi perdues. L'ouvrier actionna aussitôt la valve de sécurité mais c'était trop tard. En ce beau jour ensoleillé de Juillet nous avons eu droit à une tempête de farine inattendue. J'avais aussitôt remonté ma vitre tandis que tous ces messieurs endimanchés se transformaient illico en blancs fantômes !... J'en fus presque malade de rire. Tout ce brouhaha s'était brusquement interrompu pour faire place à un silence de mort suivi d'une explosion de cris et de jurons dignes d'une bande de routiers en colère. Ça valait le spectacle, franchement.

Il fallut au moins deux heures pour épousseter la citerne et remettre les « chaussettes » en place. Deux semaines plus tard, je fus convoqué au bureau du vice-président où je fis la connaissance de notre représentant. Je ne pus m'empêcher de sourire en le revoyant et lui, me menaçant du doigt, partit alors d'un grand éclat de rire pour finalement m'inviter à déjeuner avec lui.

Ce genre de transport devait d'ailleurs nous réserver d'autres surprises.

Une fois que le trajet fut bien rôdé, je passai la main à *Smitty* pour s'en charger pendant que moi j'allai inaugurer un nouvel itinéraire sur Chicago.

Après quatre ou cinq semaines, *Smitty* était bien habitué à ce genre de transport. Il y avait quand même un problème à l'époque du fait que le chargement se faisait manuellement et à l'estime en fonction de la charge utile. Il n'y avait pas de balance sur le site, il fallait pour cela passer par la balance publique pour le poids à vide et en pleine charge.

Un jour la citerne fut trop remplie au point que les deux « chaussettes » elles-mêmes étaient pleines et ne pouvaient plus être rentrées. La seule chose à faire était de freiner brusquement par à coups pour tasser la farine dans la citerne. On aurait pu aussi pressuriser la citerne pour décharger le surplus mais c'était impossible avec les « chaussettes » dehors.

Smitty démarra avec les deux « chaussettes » dressées à six pieds de haut. Il y avait tellement de farine qui en sortait que ça formait comme un nuage de fumée.

Il avait attendu d'être sur la route avant de commencer à secouer les « chaussettes » pour en faire descendre la farine, il fallait maintenant les rentrer à l'intérieur puis fermer les deux trappes et il était juste sur le point de s'arrêter quand, derrière lui, un gars en décapotable se mit à le klaxonner, le traitant de tous les noms, le menaçant du poing. C'était une splendide berline rouge, entièrement décapotée, mais qui en fait n'était plus rouge mais blanche de farine, à l'extérieur comme à l'intérieur. Le conducteur s'étranglait à force de crier des obscénités à *Smitty* qui jugea préférable de ne pas s'arrêter pour s'excuser, ça aurait avancé à quoi et de plus c'était risqué ! Il le laissa donc sortir de son nuage de farine et s'en éloigna avant de s'arrêter un peu plus loin.

Autre petit incident qui vaut la peine d'être raconté je pense.

Smitty et moi roulions à deux pour effectuer deux livraisons de produits alimentaires en Nouvelle Angleterre pour « *Booth Fisheries* ». Nous étions pleins à ras bord mais fûmes obligés de faire un détour par une ancienne route dans le Massachusetts avant de retrouver la route normale. Ce détour nous fit passer par des endroits étroits, sinueux et avec beaucoup de côtes. Autant dire que nous nous traînions avec notre chargement et nos 225 chevaux vapeurs.

Il s'était formé une file de véhicules derrière nous car il n'y avait pas la place pour dépasser. Mais un cinglé voulut forcer le passage, me serrant au maximum puis renonçant voyant que c'était trop juste, et comme ça plusieurs fois. Tout ça pour, finalement, s'arrêter au même endroit que nous.

Smitty entra seul dans le restau-route pendant que moi je faisais le plein. Mais l'excité de

tout à l'heure entra derrière lui et commença à l'engueuler parce qu'on avait bloqué la circulation. Il était en pétard et prêt à la bagarre. Je fais près un mètre quatre vingt dix et près de 130 kilos. *Smitty* lui faisait un pied et cent livres de moins. Il lui répondit que ça n'était pas lui qui conduisait mais son collègue qui était en train de faire le plein. Le mec voulait lui arranger le portrait. A ce moment là j'entrai à mon tour et *Smitty* de lui dire : ben, justement le voilà, voyez ça avec lui. Le gars leva les yeux vers moi et n'eut pas le temps d'ouvrir la bouche que je lui demandai assez rudement : QU'EST-CE QUE VOUS VOULEZ ? Il hésita un moment, tourna les talons et sortit sans rien dire. Je demandai à *Smitty* ce qui s'était passé avec ce type mais lui se mit à rire et coupa court en me disant que c'était son tour de me payer à déjeuner. Ce n'est que plus tard que j'appris la vérité.

Dans la foulée voici une autre anecdote sur le même sujet.

Avant que nous ne sachions comment nous y prendre avec ces « chaussettes » (pour les fixer, les nettoyer) voici ce qui arriva :

Un soir que j'étais en train de vider un chargement par gravité, ma femme et ma mère emportèrent les « chaussettes » encore imprégnée de farine à la laverie automatique (*Laundromat*) d'à côté. Ne sachant pas quoi faire au juste, ma mère pensa qu'il fallait d'abord secouer toute la farine qui restait. Mais mon épouse ne mesure que cinq pieds (un mètre cinquante cinq environ) et pour secouer une « chaussette » de six pieds (un mètre quatre vingts) imaginez un peu. La farine commença à voler et à recouvrir rapidement les voitures stationnées devant la laverie. Il se mit alors à pleuvasser transformant cette farine en colle. Une fois les chaussettes lavées et séchées, elles me les rapportèrent et je les rangeais dans le coffre à outils.

Une des voitures stationnées avait l'habitude de rester là plusieurs jours. Or, le lendemain, il fit très chaud et sec. La farine sécha et se craquela mais en même temps souleva la peinture. La machine à laver elle aussi était toute gommée. Nous apprîmes plus tard que le propriétaire du véhicule était entré en fureur en retrouvant sa voiture dans cet état mais ne sut jamais qui avait fait ça. Après un coup pareil nous confiâmes cette corvée à un professionnel.

Juste deux anecdotes un peu loufoques sur ce monde particulier du transport routier.

- FRANK'S TRANSPORT -

Déchargement sur les docks -

Au cours de l'hiver 1972 et pour la première fois en tant que propriétaire-transporteur, je cherchai un chargement pour mon camion. Je sortais d'une période plutôt dure entièrement consacrée au transport de bitume pour le compte de *Liquid Cargo Lines* et qui coïncidait avec l'arrivée des grands froids de Janvier. Ils auraient voulu me garder pour assurer un autre genre de transport pour le restant de l'hiver. Mais le salaire ne me convenait pas et je laissai tomber.

Un jeune type avec qui j'avais travaillé chez *Griffith Laboratories* s'était mis à son compte lui aussi et avait déjà fait plusieurs transports de bois de charpente pour le compte de *Frank's Transport* à *Alliston* (Ontario). C'est par lui que j'apprit que *Rick* qui mettait ses remorques à disposition cherchait un propriétaire/exploitant de tracteur routier pour faire du transport pour lui. Il possédait déjà six tracteurs, tous de modèle « R » *Mack's*, comme le mien. J'allai donc le voir et ce fut marché conclu.

Je n'avais encore jamais transporté ça, des planches grossièrement coupées et de longueur inégale. C'était un sacré boulot car il fallait bâcher le chargement : il y avait deux gros paquets de madriers de différentes longueurs et la bâche en grosse toile pesait dans les 250 à 300 livres. Le chariot élévateur la hissait en haut du chargement et après c'était à toi de te débrouiller pour l'étendre et l'arrimer.

Mon premier chargement de ce type était destiné au Michigan et ayant tous les documents

douaniers en règle je n'eus aucun problème à la frontière. Mais pour le retour, l'expéditeur américain chez qui j'allai prendre le chargement me laissa dans la merde je dois dire : il ne connaissait rien lui même des formalités à remplir et me laissa tout bonnement me débrouiller seul, sans me donner la moindre marche à suivre. J'ignorais tout de ce qu'il fallait faire question paperasse et on ne m'avait même pas laissé l'adresse d'un courtier. Je téléphonai à tout hasard chez *Frank's* mais personne ne répondit car il n'avait aucun employé administratif, pas même une réceptionniste pour les appels téléphoniques. C'était le gars du genre playboy qui passait beaucoup de son temps à des courses de motoneige sur les circuits. Je savais à peu près où il pouvait se trouver en dehors de son bureau, au motel du circuit de *Muskoka*, un endroit sélect. Ça me prit pas mal de temps avant de pouvoir le contacter et il me fallut attendre sa réponse plus de quatre heures. Je ne m'en faisais pas jusque là. Il finit par me donner les renseignements nécessaires pour le passage du chargement à la douane canadienne. On ne m'avait jamais dit que c'était au chauffeur lui même de s'occuper de ces formalités. Une fois que j'en eus pris l'habitude auprès des courtiers je n'eus plus de problème à ce sujet. J'assurais donc moi même le dédouanement aux frontières. En fait il y avait très peu d'Américains travaillant dans le bois de charpente qui aient l'habitude de livrer à l'étranger. Pour la plupart il confiait ça à une compagnie de transport qui s'occupait de tout, une des raisons pour lesquelles leurs chauffeurs refusaient de se rendre au Canada. Passer la douane leur faisait peur.

Je continuai à assurer ce service le restant de l'hiver mais refusai d'aller sur les docks de *Brooklyn* (New York) et du New Jersey. J'en avais ma claque. Fini pour moi.

Mais *Rick* avait justement trois livraisons à faire sur les docks de *Brooklyn* et il voulait absolument que ça soit moi qui m'en charge. Ce fut de ma part un NON catégorique. Mais il jura ses grands dieux que tout était arrangé avec les douanes, aucun souci à me faire. Comme il s'était engagé sur les délais avec son client, il insistait d'autant plus pour que j'accepte. Quand aux deux autres chauffeurs qu'il avait sous la main, l'un était un jeunot sans expérience n'ayant encore jamais été sur des docks, l'autre une espèce de trou du cul venant d'une compagnie locale et au sujet duquel je préfère ne pas m'étendre. Je finis par accepter à cause du jeune, uniquement, mais pas question de me laisser graisser la patte. Je n'aurai pas à lever le petit doigt, que ce soit bien clair.

Après avoir chargé et bâché les deux remorque remplies de planches d'érable toute fraîches sorties du séchoir et destinées à être exportées en Hollande, on se mit en route tous les deux, le jeune gars et moi. Le troisième refusa de partir avec nous préférant rentrer chez lui pour aller se pieuter.

Nous avions dîné avant de sorte que nous roulâmes toute la nuit pour arriver sur les quais dès le lendemain matin. Il nous fallut nous laisser photographier et faire enregistrer nos permis de conduire avant de pouvoir entrer sous le hangar où nous devons décharger. Il était dans les huit heures. Nous fîmes avancer les camions à l'intérieur. C'était immense et nous y étions seuls. Dix minutes plus tard un contremaitre se pointa pour nous avertir que son équipe allait arriver et qu'en un quart d'heure nos deux remorques seraient déchargées. Pas plus que ça ! J'étais impressionné et avais hâte de voir ça.

Il ne revint qu'une heure plus tard et pour nous dire encore une fois que ça irait vite. Je lui rétorquai qu'on m'avait toujours dit en effet que sur les chariots élévateurs les gars d'ici étaient des as. Il tourna en rond un moment avant de s'éloigner de nouveau.

Le p'tit gars me demanda alors ce qui se passait et ce fut pour moi l'occasion de le mettre au parfum sur certains us et coutumes du métier. L'heure du déjeuner arriva, toujours rien, nous restions seuls sous cet immense hangar. Deux heures trente s'étaient écoulées quand le contremaitre revint nous voir pour nous chanter la même chanson. Je lui répétai qu'on ne doutait pas de ses gars et espérions qu'ils pourraient nous décharger un jour ... remarque qui eut pour effet de lui faire changer de visage avant qu'il ne s'éloigne de nouveau.

En attendant, je demandai à mon gars de défaire les cordes retenant la bâche et de les laisser pendre, puis de dé taquer un des crochets des chaines liant les planches. Autant de fait. Il était maintenant quatre heures moins dix de l'après midi et l'heure de fermeture était à quatre heures pile.

C'est alors que le contremaître accourut en hurlant : débâchez moi tout ça ! Vite, vite !

J'avais prévenu mon jeune collègue qu'il risquait d'y avoir du rush et que si nous voulions être déchargés ce soir même il valait mieux prendre les devants comme nous l'avions fait n'ayant plus qu'à faire glisser les bâches à terre. Puis, aussi vite que possible au cours du déchargement, il fallait remettre les chaînes et les bâches au fur et à mesure dans les remorques et en vrac faute de temps. Quatre chariots élévateurs entrèrent alors en action et en trois quatre minutes eurent déchargé les deux remorques. Ils valsaient littéralement dans tous les sens et nous dûmes faire très attention pour les éviter.

Nous sortîmes en vitesse du hangar pour nous arrêter au portail d'entrée et signer les papiers. Il était très exactement 4 heures et, de l'autre côté de la clôture, je vis plein de camions qui roulaient à bonne vitesse ce qui me mit la puce à l'oreille. Le jeune me collant au train, nous sortîmes de la zone portuaire et, plutôt que de prendre la bretelle, je tournai à gauche pour rattraper plus loin la voie express en direction du Nord. Car cette bretelle devait être à cette heure complètement bloquée par la circulation.

Un peu plus loin nous pûmes trouver un endroit pour parquer, le temps de plier proprement les bâches et ranger les chaînes... et laisser passer le plus gros du trafic. En attendant nous crevions de faim mais étions justement arrêtés tout près d'un bar porto ricain. Tout en mangeant, j'expliquai à mon jeune collègue pourquoi je ne voulais plus livrer sur les docks, à cause de tout ce qu'on vous collait sur le dos. Je ne voulais plus m'emmerder avec ça.

Nous repartîmes trois heures plus tard une fois passée l'heure de pointe.

Nous étions tous les deux très fatigués et trouvâmes à nous arrêter sur une aire pour nous reposer. Au petit matin en me réveillant je vis passer le « troisième chauffeur » roulant vers là d'où nous venions. Je n'eus jamais l'occasion de le revoir. Hummm ?...

Double tracas -

Après cet épisode, je me rendis fréquemment dans le Michigan et en Pennsylvanie, livrant à l'aller comme au retour, pour le compte de clients devenus réguliers.

Bob L. ce jeune gars qui avait roulé avec moi pour *Frank's* avait perdu son camion dans un incendie et recherchait du boulot. Il vint me voir pour discuter. Malheureusement je n'avais pas les moyens de me payer un chauffeur à l'époque.

On était encore en plein hiver avec beaucoup de neige cette année là. Mon tracteur n'était pas spécialement équipé pour ce type de temps extrême mais j'y palliai quand même de mon mieux à condition d'être prudent.

J'avais une affaire personnelle à régler et ne pouvais le faire en même temps qu'une livraison. Je proposai alors à *Bob* de prendre ma place en attendant. Il effectua ainsi deux voyages et avais pris un nouveau chargement pour *Guelph* (Ontario) qui se trouve à une heure et demi de chez moi. Le client chez qui il devait livrer venait de fermer ce qui lui donnait l'occasion de rentrer chez lui se laver, dîner et dormir dans un bon lit, ayant tout son temps pour faire sa livraison le lendemain matin. Il se gara sur une aire sécurisée et comme il m'avait vu le faire une ou deux fois il décida de dételier la remorque pour rentrer chez lui avec le tracteur. Il habitait juste à côté de la bretelle allant vers le sud en direction du *Don Valley Park* de Toronto. A un moment donné, dans une courbe, elle passait dans un tunnel. Comme il faisait nuit et que nous étions en plein hiver la chaussée était recouverte de verglas. *Bob* en abordant cette courbe ne put contrôler son véhicule et rentra dans le mur de béton, cassant le feu avant gauche et bousillant le pare choc en fibre de verre.

(J'avais le modèle « *R – Mack* » à cabine et pare-choc en fibre de verre moulé d'une pièce)

A l'époque j'habitais à quelques pâtés de maisons de là. *Bob* m'appela au téléphone de chez lui pour me raconter sa mésaventure. Je lui demandai de venir avec le tracteur que je puisse constater les dégâts. Il était encore sous le choc de cet accident et ne savait quoi dire. On pouvait encore rouler bien qu'avec un feu en moins. Il fallait qu'il termine d'abord sa livraison et qu'il me

ramène après le tracteur pour réparation.

Il sauta dans le camion et rentra chez lui. Il habitait dans un appartement, au rez-de-chaussée. Il gara le tracteur sur la rue, juste devant sa fenêtre.

Trois quarts d'heure plus tard, le téléphone sonne à nouveau chez moi. Encore *Bob*. Il semblait bouleversé et commença par me dire : « *vous n'allez pas me croire...* » - « *Ben vas-y mon gars !* ».

Il venait tout juste de se mettre à table pour diner quand il entendit dans la rue le bruit d'un gros choc, juste devant sa fenêtre. Se levant d'un bond il l'ouvrit brusquement et fut stupéfait de voir qu'une voiture était rentrée en plein dans l'arrière du tracteur. C'était un break *Nash Rambler* conduit par une femme avec un gamin à l'arrière. Il appela la police immédiatement et elle fut rapidement sur place.

Apparemment la femme au volant avait été distraite par le gamin qui derrière faisait des siennes. Elle voulut sans doute le calotter mais ce faisant elle perdit le contrôle de sa direction et alla percuter les roues jumelées arrière gauche de mon tracteur. La voiture était complètement bousillée mais heureusement pas de blessé. J'avais mis cinq minutes depuis chez moi pour venir sur place.

On avait peine à croire que le choc ait pu faire autant de dégât à la voiture et si peu sur le tracteur (garde boue arrière). *Bob* était stationné légalement, il n'était nullement en faute. La conductrice en revanche fut verbalisée lourdement pour conduite dangereuse et autre chose encore. Pendant que les policiers discutaient avec elle, je vérifiai quand même si les pneus jumelées étaient bien alignés et là je remarquai quelque chose qui clochait. Sous le choc, la partie gauche de l'axe avait été faussée de deux pouces environ de sorte que les deux pneus jumelés ne se trouvaient plus exactement en vis à vis. Je montrai ça aux policiers pour qu'il le rajoute sur leur rapport afin que je puisse faire jouer mon assurance.

Bob était complètement déprimé après ces deux histoires mais c'étaient des choses qui arrivent tous les jours, le principal étant qu'il n'y avait pas de dégât corporel. En attendant il fallait qu'il finisse le boulot.

L'axe n'était pas hors d'usage pour autant de sorte que *Bob* pouvait aller reprendre son chargement sans problème et aller le livrer, après quoi laissant la remorque dans la cour du client, il ramena le tracteur à la maison et je pris rendez vous chez *Bus & Truck Collision Shop* pour la réparation.

Il fallait redresser tout l'ensemble, réparer les garde-boue et remplacer leurs pattes de fixation. Pendant ce temps, je dus rechercher un tracteur à emprunter pour la remorque en attendant. A l'époque *Frank's* travaillait sans personnel de bureau, pas même une secrétaire pour prendre les appels téléphoniques, et il était toujours parti à gauche et à droite, passant son temps à discuter avec les clients ou à faire de la moto neige sur les circuits. C'était la croix et la bannière pour avoir des renseignements avec lui quand on en avait le plus grand besoin. Il était temps que je tire de là.

Bob finalement se remit de ses émotions. Quant à moi je signai un contrat avec une toute jeune compagnie, la *Trojan Freight Lines*, dont j'allai être le premier partenaire. Heureusement que ça se passa avant que *Bus & Truck* aient eu le temps de repeindre mon tracteur car, à présent, c'était aux couleurs de la *Trojan Freight Lines* que j'allai rouler. Autant d'économisé.

Encore quelques histoires en vrac ...

Panne de roue dans le « bush » -

1979. Première semaine de Février. Nord de l'Ontario. A cette époque je livrais du lait. 44 arrêts à faire chez les clients en quatre jours et demi sur une distance de 2600 miles. J'avais alors un petit « *Mack* » avec une cabine sans couchette, il me fallait donc passer trois nuits au motel en cours

de route. Comme c'était toujours le même itinéraire d'une semaine sur l'autre, je descendais toujours aux mêmes endroits. Cette fois là, ma journée terminée, j'allai m'arrêter à *Hurst* (Ontario). Il fallait que je me lève le lendemain à 2H30 pour avoir le temps de déjeuner, de faire démarrer le camion, et ainsi pouvoir partir à 3H30. Mon premier point de livraison de la journée était *Long Lac* (Ontario) à 132 miles de *Hearst* à travers le « *bush* » avec la neige et les passages de caribous.

J'avais le chauffage moteur branché et avais installé un chauffage d'appoint car il faisait exceptionnellement froid. Sitôt levé j'allai l'allumer et vérifier si le chauffage moteur fonctionnait bien. Après ma toilette j'allai démarrer mon vieux « *Mack* ». Il ronchonna et toussotta bien un peu mais enfin il démarra. Deux types levés tôt comme moi eurent moins de chance n'arrivant pas à mettre leur moteur en route. Il faisait au moins 42 ° F en dessous de zéro. Après un café et quelques tartines j'étais prêt à partir. A condition de ne pas trainer on peut être à *Long Lac* en trois heures. Mais je sentais d'instinct que ce voyage là ne se passerait pas aussi bien. Je n'eus d'ailleurs guère à attendre, m'apercevant tout de suite que les patins de frein étaient collés par le gel. Certains chauffeurs essayaient de les dégripper en tapant avec un marteau mais sans résultat. J'avais un coffre plein d'outillage et d'objets de secours parmi lesquels une torche marchant au propane. J'allai la prendre et l'allumai, réglait la flamme à une hauteur d'à peu près trois pieds et la laissai environ une minute sous chaque tambour de frein pour dégripper les patins. Je dépannai en même temps un collègue arrêté à côté de moi qui en retour me paya le café de bon coeur.

Je repartis vers l'Ouest, grattant le givre à l'intérieur du pare brise tout en conduisant. C'est vous dire s'il faisait froid. J'avais ajouté un peu d'alcool au gas oil et ne craignais donc pas qu'il se mette en paillettes. Au bout d'une heure et demi de route j'aperçus encore vaguement des feux arrière devant moi. M'en étant rapproché, je vis que c'était un camion arrêté au milieu de la route, le premier véhicule rencontré depuis que j'étais parti. Je m'arrêtai pour aller voir. Le moteur tournait en crachant une fumée blanche mais paraissait sur le point de s'arrêter. Je frappai à la portière de la cabine et un gars en veste d'été m'ouvrit. Il était presque mort de froid, venant de Californie pour livrer son chargement à *Timmins*, c'était son premier voyage au Canada. Il devait ensuite passer prendre des rouleaux de papier à *Nipigon* avant de retourner en Californie. Ca faisait sept heures qu'il était là sans avoir vu passer un seul véhicule. Il avait de gros ennuis. D'abord un roulement à billes de fichu sur la remorque et par ailleurs son ventilateur s'était bloqué et envoyait de l'air froid sur le radiateur faisant tomber la température sûrement bien en dessous de 100° F, le thermomètre ne fonctionnait plus. Il s'était enveloppé de son sac de couchage pour se réchauffer mais pendant ce temps le moteur était sur le point de s'arrêter et le fuel à geler. Je frémis à l'idée de ce qu'il serait devenu deux heures plus tard.

Je commençai par le faire monter dans mon camion pour qu'il se réchauffe. J'ai l'habitude d'emporter un vieux parka au cas où j'aurais besoin de réparer quelque chose, je le lui prêtais ainsi que deux paires de chaussettes de laine et une toque de rechange que ma femme m'avait confectionnée. Le laissant se remettre, je pris un bidon d'hydrate de méthyle et le versai dans le réservoir. Le compte tours commença, à remonter un peu au fur et à mesure que l'alcool circulait jusqu'au filtre. Puis je déconnectai l'arrivée d'air du compresseur pour verser une pinte d'alcool dans le circuit d'air si bien qu'au bout d'un moment le ventilateur s'arrêta ce qui fit remonter la température du moteur. Le gas oil maintenant circulait normalement, le moteur tournait rond, je pouvais rabattre la cabine du camion mais il me fallut du temps pour le faire car le lubrifiant s'était tellement refroidi qu'il n'arrivait plus jusqu'au vérin que je dus réchauffer lui aussi à l'aide de ma torche. Enfin la cabine put se rabattre correctement. Parfait.

J'avais un morceau de vieille bâche que je fixai à l'avant du moteur, la rabattant sous le garde boue pour la fixer à l'essieu, ce qui allait faire office de coupe vent de même que pour le carter à huile.

Pendant ce temps, le conducteur s'était réchauffé et voulait descendre pour m'aider mais je lui dis de rester car il était chaussé de légers mocassins et il se serait gelé les pieds en moins de rien. De toutes façons tout marchait bien à présent et même le chauffage commençait à fonctionner

parcimonieusement.

Ensuite j'allai prendre une chaîne dans ma remorque, j'en ai toujours 20 à 25 de différentes grosseurs pour arrimer mes chargements. J'en choisis une de huit pieds environ dont je fixai une extrémité à la traverse sous le camion et me servant de mon vérin hydraulique remis le camion d'aplomb. Puis j'enroulais la chaîne autour de l'axe et fixai l'autre extrémité à la traverse, ainsi elle pourrait tenir lieu de béquille.

Mais il restait encore un travail à faire : comment remettre le train de pneus jumelés qui avait été remplacé à l'intérieur du camion. Je dus me creuser un peu la tête cette fois. Je réunis quatre chaînes ensemble bout à bout, fixai une extrémité aux roues et l'autre à l'anneau du treuil à l'avant du camion. Je pus ainsi les hisser hors du fossé et jusqu'à six pieds de haut et avec l'aide du chauffeur nous réussîmes à les pousser à l'intérieur de la remorque par la porte arrière. Voilà. Nous étions prêts à repartir. Tout ça avait secoué le collègue qui n'en revenait toujours pas.

Il partit devant et je le suivis gardant un œil sur l'axe arrière de sa remorque. Mais ça allait et nous pûmes ainsi atteindre *Long Lac* où il y avait un garage qui réparait les camions transportant les billes de bois et allait pouvoir arranger ça comme il faut.

Je récupérai mes chaînes mais lui laissai le vieux parka qui lui tiendra un peu plus chaud pour son premier voyage au Canada.

Au moment où il voulut me payer il s'imaginait sans doute avoir une certaine somme à déboursier, mais quand je lui eus dit que le restaurant était ouvert, que je mourrais de faim après tout ce boulot, et qu'il était peut être temps de prendre ensemble un bon petit déjeuner, j'eus toute les peines du monde à le convaincre que je ne lui en demandais pas plus. Je crus même qu'il allait me sauter au cou pour m'embrasser. Manquait plus que ça ! J'avais perdu trois heures, à peine, et malgré cela j'arrivai quand même à temps pour prendre mon chargement.

LABRADOR CITY -

Mon tracteur tirait cette fois là deux remorques en même temps. Personne d'autre n'avait accepté. La première était une remorque fermée classique contenant des caissettes, des fûts, des seaux, etc..., l'autre était une citerne conçue spécialement pour le transport en vrac de graisse à l'usage des aciéries. La première remorque devait être déchargée à *Sept-Iles* (Québec) et je devais ensuite me rendre près d'une voie d'évitement ferroviaire pour transférer le contenu de la seconde dans un wagon citerne devant être acheminé à Labrador-City où tout appartenait à la *Iron Ore Co of Canada*. Livrer par wagon-citerne prenait environ six jours. Or le service ferroviaire s'était planté et avait oublié de faire prendre le wagon-citerne pour le Labrador et celui ci ne pouvait réglementairement ni rester sur place ni repartir pour Toronto.

C'est alors que toute la merde me retomba dessus. Tous ces fonctionnaires bien payés ne savaient quoi faire. Pas question d'attendre le prochain convoi pour le Labrador qui arriverait beaucoup trop tard car cette livraison était urgente. Dans l'aciérie c'était plein de tapis roulants qui sans graisse ne pouvaient fonctionner. On fit donc appel au **vieux Bill**, en désespoir de cause. Qui d'autre pouvait les sortir du pétrin ?

Entre temps j'avais téléphoné à la station Texaco à *Port Cartier* où j'avais fait remplir ma citerne. Le mécano avait un frère à *Lab-City* qui avait emprunté la piste jusqu'à un peu plus loin que le barrage *Manic 5*. Il avait balancé cinq roues de secours à l'arrière de son vieux *pick up* avec de l'outillage et une bonne réserve de nourriture et ça lui avait pris deux jours. L'accès était difficile. Il me donna quelques repères au cas où je voudrais tenter l'aventure.

J'avais rendu compte à Toronto ainsi qu'à la filiale locale et attendait leur décision sur ce qu'ils voulaient faire au final. Personnellement j'étais d'accord pour faire ce trajet qui serait une nouvelle expérience pour moi. En définitive, c'est à moi que revint la décision car personne à la Direction n'avait osé en prendre une. Je me portai donc volontaire pour partir.

Je ramenai les deux remorques à *Baie-Corbeau* (Québec), laissai la première chez le

distributeur local et pris la route du Nord avec la seconde pleine. Les 150 premiers miles ce fut des montées et des descentes successives, comme l'aurait fait un yo-yo, mais la route était pavée à tout le moins jusqu' au barrage *Manic 5* qui était le bout de la route en fait. Je stoppai à la barrière et au poste de contrôle on me demanda où j'allai. Au Labrador pour une livraison d'extrême urgence. La piste commençait de l'autre côté du barrage. Mais je ne pouvais franchir le barrage en camion, il me fallait descendre dans la vallée pour emprunter un pont et remonter de l'autre côté. OK. De quel côté dois-je aller ? On vint m'escorter en voiture jusqu'à la rivière. La moitié du chemin seulement était pavé le reste c'était du gravier. On me laissa là, désormais c'était à moi de me débrouiller, au revoir et bonne chance. Je faillis ne pas pouvoir remonter de l'autre côté car sur le gravillon les roues patinaient comme sur de la neige. Mon différentiel enclenché, je roulai à la vitesse maximale, passai trois virages et en arrivant en haut tombait sur un grand portail en fer. Je descendis pour agiter la main en vue de la caméra de surveillance fixée en haut d'un poteau. Le portail s'ouvrit et je remerciai de la main tandis que la caméra en réponse oscilla de haut en bas. Ça y' était, l'aventure allait commencer.

Sur les 150 à 200 miles à venir, j'allais entrer dans l'univers du « *bush* », avec ou sans route où passer ... Je descendis vers la côte tantôt passant devant des baies, tantôt gravissant de fortes côtes à l'allure de 4 à 10 miles à l'heure, sans m'arrêter de la nuit, traversant en trombe un campement de pêcheurs complètement ébahis de voir circuler dans le *bush* à pareille heure un camion citerne tous feux de position allumés. Je roulai dans les traces de circulation et suivait les panneaux sommairement dessinés.

J'eus comme un pressentiment en arrivant à proximité de la ville de *Gagnon*. Ce fut un choc. La piste était difficile, on ne pouvait y rouler que lentement, et devant moi soudain se dressait un mur de granite. Je m'arrêtai et constatai que la piste à droite entrait carrément dans le bush pour y disparaître. Je tournai à gauche et me retrouvai sur une route pavée qui après une courbe entrait dans la ville. C'était exactement comme dans les films de science fiction des années cinquante. Il y avait des rues bien alignées et des boulevards pavés, des parkings et des allées devant les maisons mais pas une seule construction debout. C'était comme si une bombe atomique était tombée et avait tout effacé. A en écarquiller les yeux d'étonnement comme jamais cela m'est arrivé. Stupéfiant.

Les mines apparemment avaient fermées. Le gouvernement québécois avait évacué les habitants et amené des bulldozers à la place. Ceux-ci creusèrent des trous derrière chaque maison qu'ils poussaient dedans et recouvrait ensuite de terre. Ainsi le gouvernement n'aurait plus à s'occuper de cette ville.

Je quittai *Gagnon* par une grande route pavée tout à fait inattendue. Je ne pouvais y croire. Mon vieux *Mack* pouvait enfin ce qui s'appelle rouler. Mais au bout de dix miles je vis une tache sombre recouvrant la route que je pris d'abord pour une ombre portée mais il n'y avait ni colline ni arbre à proximité. Je ralentis d'abord pour mieux voir. Merde, c'était une énorme fondrière et je n'en étais qu'à quelque cinquante pieds quand je pus m'arrêter. Je descendis du camion pour me rendre compte. Du rebord droit de cette fondrière jusqu'aux 3/4 de la route environ, sur une largeur de vingt pieds et une dizaine de pieds de profondeur il n'y avait plus rien. Pas âme qui vive aux alentours non plus. De plus je me trouvais hors de toute zone de fréquence radio. Il ne restait en fait que quatre ou cinq pieds d'asphalte dépassant au dessus du vide, minés en dessous. J'examinai minutieusement le terrain pendant une vingtaine de minutes avant de me décider à contourner l'obstacle. J'étais dans le bain, à moi de m'en sortir. Je me mis en première, roulant doucement au plus loin de la crevasse et à un pouce de la barrière de sécurité, avançant doucement sans m'arrêter. Je me rappelai alors m'être trouvé dans une situation similaire dans la montagne des années auparavant et ça me parut comme si c'était hier. En regardant par la vitre côté passager je n'apercevais pas le fond de la crevasse. Comme je suis toujours là pour vous en parler, vous en aurez conclu que j'avais fini par passer, mais de justesse.

Je me remis donc à rouler bon train quand, quarante kilomètres plus loin, je me trouvai de nouveau devant un mur de granite avec une vieille citerne à ciment sur la droite. La belle route

pavée s'arrêtait là, aussi brutalement qu'elle avait commencé. Il y avait une mine ici autrefois, *Fire Lake*.

J'aperçus une flèche tracée à la peinture sur le rocher et à moitié effacée par les intempéries, elle pointait vers la gauche. C'est presque une jeep qu'il m'aurait fallu pour grimper jusqu'au sommet, mais j'y arrivai quand même et après ça redevenait plat.

Je retrouvai la voie ferrée venant du terminal de *Port-Cartier*, mais plus trace de route. J'étais sur une crête dominant une vallée où, très loin devant moi, je pus distinguer une piste poussiéreuse qui zigzaguait. C'était exactement comme au cinéma quand le personnage ne peut encore la distinguer mais qu'on la voit se rapprocher grâce à la caméra.

Elle disparut un moment et tout à coup, roulant le long de la voie ferrée, surgit en pétaradant un vieux break *Oldsmobile* tout dégingué qui s'arrêta à ma hauteur. Quel tableau, ce tas de ferraille chargé à bloc jusque par dessus le toit, avec femme et enfants (trois) plus un énorme chien terreneuve.

C'était ma première rencontre depuis le camp de pêcheurs la nuit précédente. Le conducteur sauta à terre pour engager la conversation. Il voulait savoir comment c'était jusqu'au barrage. Je lui demandai la même chose me concernant.

Pendant que nous bavardions, sa femme et les enfants installèrent un barbecue et les choses allèrent si rondement que je n'eus pas le temps de m'en apercevoir. Un des gamins avait ouvert pour nous deux bouteilles de bière « *Dominion* ». Après avoir roulé tout seul dans le bush une journée complète, c'était quand même extraordinaire de se voir servir sur place une bière et un repas. C'est pourquoi je donnai à ce coin le nom de « *Newfie Super-Service* » (*Newfie* pour *Newfoundland* = Terre Neuve) car une chose pareille ne pouvait arriver qu'ici.

Nous passâmes ainsi une bonne heure ensemble à échanger des informations tout en nous en mettant jusque là et en éclusant quelques bières bien fraîches. Lui et sa famille cherchaient à rentrer à Terre Neuve après avoir travaillé quatre ans dans la mine à *Lab-City*. Il n'y avait que deux possibilités pour s'y rendre, prendre l'avion ou bien mettre sa voiture sur le train hebdomadaire. Mais eux étaient pressés et ne pouvaient attendre aussi longtemps. Il allait essayer de se rendre par lui même jusqu'au port d'embarquement (*Blanc Sablon*).

Il m'avait parlé d'un pont *Bailey* très étroit que j'aurais à traverser et où il fallait que je sois très prudent. Il avait dû faire descendre la famille et en plus décharger une partie de son chargement pour y faire passer son break sans froter.

Après nous être dit adieu, je les regardai s'éloigner dans un nuage de poussière. Je suivis ses traces sur la piste roulant sur le côté droit. Le bras de mon rétroviseur gauche se trouvait juste au dessus du garde-fou et les pneus de gauche tout près des rails. A droite le camion penchait à trente pieds à peu près du « *musked* » (*voir remarque supra*). Devant moi j'aperçus un emplacement où je pensais pouvoir passer de l'autre côté de la voie ferrée. J'en étais à moins de cent pieds quand j'eus la peur de ma vie. Derrière moi surgit un train de minerai tiré par quatre motrices. Heureusement il m'avait vu et il fit aussitôt rugir sa sirène. J'accélérai à mort pour aller me garer sur la droite juste à temps. Avec sa centaine de wagons remplis de minerai, sans visibilité dans cette courbe, il n'aurait jamais pu s'arrêter. En passant devant moi, le conducteur n'eut que le temps de brandir son poing dans ma direction en m'injuriant et conclure par le traditionnel doigt d'honneur.

Je poursuivis ma route, m'éloignant cette fois de la voie ferrée, roulant de nouveau à travers le *bush* tout en me demandant si j'étais bien sur la bonne voie et non sur une piste à caribous menant nulle part.

Deux heures plus tard, j'arrivai au pont *Bailey* dont on m'avait dit de me méfier. Je m'arrêtai pour aller vérifier ça. L'accès au pont avait été érodé par les pluies de sorte que le niveau était trop bas pour que mon camion puisse y monter. Or il y avait tout près un tas de grosses pierres que je commençai à transporter une par une pour combler le trou et ménager ainsi une rampe d'accès moins pentue. J'y passai plus d'une heure.

Entre temps il s'était mis à pleuvoir ce qui ne m'arrangeait guère pour franchir ce passage

délicat sur des pierres glissantes et mal jointes. Parvenu de l'autre côté du pont, complètement épuisé, je ne pus aller plus loin et stoppai pour dormir.

Après avoir dormi deux heures, je repartis pour 27 heures de route encore et finir par arriver à la mine de *Fermont*. La route donnait directement accès au site. Passant devant des aiguillages et des magasins, j'arrivai à une grande grille où je m'arrêtai devant la guérite du gardien. Je le prenais totalement au dépourvu. Il voulait savoir d'où je venais et comment j'étais arrivé jusque là. Lui ayant répondu que je venais de Toronto et que je cherchais la *Iron Ore Co*, il me regarda avec de grands yeux, totalement incrédule. Je lui montrai alors mon bon de livraison-réception de la *Texaco* mais il voulut quand même aller vérifier mes plaques. Il était abasourdi et mit du temps à réaliser.

Il m'indiqua le chemin pour me rendre à l'usine. De l'autre côté de la grille c'était tout un réseau de routes bien pavées auquel il fallait être habitué. Il y en avait dans toutes les directions mais aucune n'allait vers le monde extérieur. On ne pouvait encore se rendre ici que par le train normalement.

Le premier panneau que je vis était tout aussi inattendu : BIENVENU AU LABRADOR !

Mon voyage-aller n'avait pas été sans problèmes ni sans risques. Après tout ce que j'avais fait et tout ce que j'avais traversé, et tout ça pour les tirer d'affaire, ben j'eus droit quand même à la question quasi-rituelle de la part du directeur, aussi abrupte que stupide : qu'est-ce que j'avais foutu tout ce temps là ? J'en dirai pas plus. Mais lui évidemment il ne connaissait que l'avion pour se déplacer et en plus on le lui payait.

On se calme ! -

Revenons aux années quatre vingts où j'étais sous contrat avec *Texaco-Canada*. Cette fois là je tractais deux remorques jusqu'à *Sept-Iles* (Québec) sur la rive nord du golfe du Saint Laurent. Il m'arrivait aussi de monter plus au nord, traversant le *bush* jusqu'à *Labrador-City*.

A l'époque j'habitais *Barrie* (Ontario) me rendant à Toronto pour mon travail, à une heure et demi, deux heures de route, ça dépendait des jours, mais ça n'était pas un grand trajet dans mon cas puisque je ne rentrais pas chez moi avant quatre ou cinq jours.

J'arrivai au boulot vers les 11 heures du soir et me rendais d'abord avec la citerne à *Bronte* (Ontario), à une vingtaine de miles, pour faire un plein de mazout. Puis je la ramenais à l'usine d'emballage, vidais la citerne d'un côté et la remisais de l'autre. Le mazout était aussi utilisé pour la fabrication de graisse industrielle pour la « *Iron Ore Company of Canada* » (aciérie) . Comme il n'y avait rien pour stocker le produit, il était chargé au fur et à mesure dans des camions-citernes et directement livré au client. Le temps de fabrication prenait environ 12 à 18 heures.

Cette fois là je perdis du temps à charger et tombai au retour sur des embouteillages monstres qui me collèrent une fichue migraine. Début d'une journée agitée en fait.

Les tuyaux étant en position sous le hangar, j'entrai en marche arrière, branchai les flexibles d'alimentation pour commencer le chargement en utilisant la moto pompe de mes deux remorques. Je m'étais déjà plaint à ma direction quelques mois auparavant au sujet de ces tuyaux de trois pouces. Ils étaient vieux et abîmés et j'avais demandé qu'on les remplace par des neufs. Mais, comme d'habitude, la haute direction rechignait dès qu'il s'agissait de dépenser. A croire qu'ils voulaient compenser leurs gros salaires en dépensant le moins possible.

Mais ce jour là je dus attendre car le processus de fabrication n'était pas encore terminé. Il fallait compter une bonne heure. La mèche lente de mon humeur était dès lors allumée. Après quoi ce furent les gars de la production qui avaient leur pause d'un quart d'heure mais qui dans les faits durait la demi heure. Tout ça venait activer la combustion de ma mèche lente et commençait à me gonfler sérieusement. Les garnitures des tuyaux d'admission du produit n'ayant pas été nettoyées, les bouchons étaient coincés. Il aurait suffi d'y passer une flamme pour les dégripper mais je me trouvais en zone où toute flamme était interdite. Il fallait donc avoir recours au marteau et au burin et pour cela je dus aller sous le réservoir de stockage où c'était tout dégueulasse. Après avoir tapé

vingt minutes tout en jurant et me cognant parfois sur les doigts, la flamme filait toujours plus vite le long de ma mèche. Entre temps le chef de production s'était pointé revêtu d'une blouse blanche toute propre par dessus son complet veston. Il resta juste un instant pour voir ce que j'étais en train de faire et reparti aussitôt sans rien dire.

Il était temps à présent de pomper mon chargement. Je mis la pompe en route mais un crétin la haut dans la salle de commande avait oublié d'ouvrir une soupape et l'aspiration exercée par la pompe eut pour effet de faire éclater mes vieux tuyaux et le mazout chaud se répandit partout. (*Nota : une cuillère à café de mazout se répand comme le ferait tout un galon*) J'arrêtai tout aussitôt mais trop tard pour que la remorque et la plateforme ne soient pas maculées de mazout dans un rayon de vingt pieds et que je n'en sois moi même aspergé.

Je me remettais à peine du choc quand le grand chef de tout à l'heure en blouse blanche arriva pour me demander si j'avais un problème, qu'est-ce qui ne gazait pas. Je restai un moment interdit, dégoulinant de mazout, avant que je n'explose. M'emparant d'un seau à moitié rempli du mazout qu'on égouttait des tuyaux flexibles avant de les ranger, je le balançai sur lui. Il poussa un cri et s'enfuit vers son bureau à l'étage mais moi je me lançai à sa poursuite ; je glissai sur les marches ce qui lui donna le temps de disparaître. Je fonçai droit sur le poste de dispatching et enfonçai la porte sans même chercher à l'ouvrir. L'une des assistante plongea alors sous son bureau pensant que c'était une tornade qui venait de s'abattre. J'appelai mon patron au téléphone pour lui dire quelle sacrée bande d'enfoirés il y avait ici avant de ressortir par l'autre porte et retourner à mon camion. Après avoir fait le remplissage de la citerne, je rentrai directement chez moi.

Deux choses peuvent me calmer quand il m'arrive de piquer une vraie crise. Prendre mon révolver et tirer en l'air une douzaine de coups, ce qui relâche les nerfs, ou alors conduire longtemps ce qui semble marcher aussi. Ceci dit, je ne fais jamais le fou au volant, quelle que soit mon humeur. J'avais deux heures de route pour rentrer à la maison. J'étais en avance de quatre jours et j'expliquai pourquoi à ma femme. Je me douchai puis allai me coucher tout de suite après. Entre temps mon directeur téléphona chez moi et demanda à ma femme de me réveiller car il avait à me parler d'urgence. Elle lui répliqua que s'il voulait que je me réveille il n'avait qu'à venir le faire lui-même. Il ne fallait pas compter sur elle pour ça. De moi même je ne les aurais pas rappelés avant deux jours. Bien entendu personne ne vint.

Finalement, j'allai les voir et ils furent tout miel. On fit laver complètement la citerne et on remplaça les vieux tuyaux flexibles par des neufs premier choix pour une valeur d'au moins 10.000 Dollars. Je pris congé pour le restant de la semaine et retournai chez moi.

L'hiver sur la rive nord du Canada -

La rive nord du fleuve Saint-Laurent en hiver est traître. Les routes comportant de fortes côtes deviennent extrêmement dangereuses quand il y a de la neige ou du verglas.

En principe pour aller à *Sept-Iles* ou jusqu'au Labrador (une nouvelle route a été ouverte récemment), trente miles après avoir quitté la ville de Québec, direction nord-est, ça commençait à grimper, plus ou moins.

La plupart de ces côtes étaient déjà très mauvaises par temps sec, n'en parlons pas en hiver c'est pourquoi beaucoup de chauffeurs redoutaient cet itinéraire et refusaient même de l'emprunter à cette saison. Il était possible de l'éviter en partie en longeant la rive sud du Saint Laurent jusqu'à *Matane* (Québec) où il y avait un service de traversiers (ferry) que les semi-remorques (même en pleine charge) pouvaient emprunter. Mais il fallait réserver assez longtemps à l'avance (avant de partir de toutes façons) car le trafic était dense et la liste d'attente très longue.

C'était au cours d'une tempête de neige où nous étions trois semi-remorques à embarquer pour la rive Nord. Réservation avait dûment été faite et confirmée. Mais si toutefois, pour une raison quelconque, il n'était pas possible d'embarquer, cette réservation était annulée purement et simplement et il fallait retourner d'où l'on venait, ce qui représentait 500 miles et 16 heures de route

dans le meilleur des cas.

La coque du navire était renforcée de plaques d'acier car de gros blocs de glace venaient la heurter au cours de la traversée ralentissant son allure. Souvent il était de ce fait retardé de plusieurs heures parfois même forcé de s'arrêter.

J'ai fait deux fois cette traversée. La première avec une remorque à trois essieux. Tout se passa très bien. La seconde ce fut une tout autre histoire. Je tirais deux remorques à la fois. Ce fut une expérience que je n'oublierai pas de sitôt. Pour conduire cet attelage il fallait être doublement vigilant et le demeurer constamment. Il fallait anticiper chaque manœuvre à effectuer, anticiper chaque virage. De même, pour entrer sur une aire de parking, il fallait, en moins d'une seconde, juger s'il y avait assez de place ou pas, car impossible après de reculer sinon de quelques pieds. Donc pas question de se gourer sinon t'étais baisé.

Il n'y a pas de comparaison entre conduire un simple et un double attelage. C'est comme le jour et la nuit. Mais mon précédent voyage m'avait rendu service car j'avais eu le temps de bien repérer les choses tant sur les quais que sur le traversier. Je savais où aller et ce qui m'attendait.

Nous étions alors vers la fin du mois de Janvier où il faisait exceptionnellement froid avec beaucoup d'embâcle sur le fleuve. Je trouvai la place que j'avais prévue au parking. Je me trouvais entre deux autres camions. Comme il nous fallait attendre le jour pour embarquer c'était le bon moment pour piquer un roupillon.

Arriva le moment d'embarquer. *Spud* monta le premier et moi derrière lui. On me fit garer dans un coude. Cyril arriva à son tour et fut placé derrière moi. Puis nous fumes entourés de voitures, de camping-cars etc...

La traversée fut lente et agitée, la glace étant très épaisse. Après avoir pris beaucoup de retard sur l'horaire nous arrivâmes enfin sur l'autre rive. Et le débarquement commença. Or le pont et la passerelle en acier étaient extrêmement glissantes et *Spud* dérapa plusieurs fois pour sortir. Mais il y avait un autre problème qu'on n'avait pas envisagé : c'était que **la marée était basse** et la passerelle de ce fait se trouvait un tantinet à la verticale. Le bateau était trop bas par rapport au quai pour qu'on puisse normalement débarquer.

Spud ayant réussi à franchir la passerelle, c'était maintenant mon tour. Mais il me fallut redresser mon attelage d'abord pour pouvoir me présenter à peu près droit devant la passerelle. Je m'y trouvais à moitié engagé quand une béquille de la deuxième remorque vint se coincer à l'extrémité du pont, me retenant telle une ancre. De plus la marée basse rendait la pente de la passerelle bien trop forte pour un attelage comme le mien. J'étais immobilisé sur place.

Ce fut une belle pagaïe dans l'équipage qui s'énervait et jurait en français et nous de notre côté en anglais. Ça valait le spectacle. Même sans comprendre la langue de l'autre, on en savait assez pour deviner ce qu'il voulait nous dire à travers ses jurons.

Le ferry montait et descendait sur le jusant ce qui n'améliorait guère la situation. Nous décidâmes finalement de décrocher la remorque arrière. Mais après l'avoir désarrimée, je continuais à patiner sur la passerelle recouverte de glace. J'essayai de m'alléger en enlevant tout ce qu'il était possible mais rien à faire. *Spud* dut revenir pour me prendre en remorque avec une chaîne et grâce à lui je pus me tirer de là et gagner le quai. Aussitôt après, il retourna au bateau pour s'occuper de l'autre remorque en lui passant une chaîne à elle aussi tandis que j'arrivai à mon tour à la rescousse une fois avoir décroché ma première remorque. A nous deux nous pûmes ainsi ramener sur le quai ma deuxième remorque et je reconstituai aussitôt mon attelage.

Après cette histoire, je me suis dit que les côtes enneigées valaient encore mieux que ce maudit ferry. Je ne l'ai d'ailleurs jamais repris depuis. *Cyril Williams* qui dépendait du terminal de Montréal et moi étions donc les deux seuls chauffeurs à emprunter la rive nord du Saint Laurent pendant l'hiver. On s'arrangeait toujours pour charger en même temps et faire la route ensemble.

Souvent on partait de Toronto à trois ou quatre pour nous rendre au même endroit. Mais on se séparait à Québec-City où je traversais le pont pour emprunter la route sur la rive nord tandis que les autres suivaient la rive sud jusqu'à *Matane* pour prendre le traversier. Parfois en me rendant à

Sept-Iles pour y laisser mon chargement et en reprendre un autre pour le retour, je pouvais en rentrant apercevoir le traversier sur lequel ils étaient toujours en train de se frayer un chemin à travers la glace. J'étais de retour avec un jour et demi voire deux jours d'avance sur eux. Je ne les blâme ni ne me moque d'eux en aucune façon. Si l'on n'a pas le mental ni l'expérience suffisante, mieux vaut s'en tenir à l'itinéraire le plus facile.

Accident de dépotage -

Il y a deux ans je m'occupais du transport de produits chimiques dangereux comme les PCB (PolyChloroBiphényl), les vieux acides et autres liquides bizarres. Il fallait en faire le ramassage dans tout le Canada pour les amener à un dépôt central où ils étaient soit brûlés soit traités pour être réutilisés.

Ma citerne était à un seul compartiment avec une vanne de déchargement à l'arrière qui s'ouvrait et se fermait manuellement et comportait également une valve de sécurité avec laquelle on pouvait stopper l'arrivée du liquide. Par un tuyau hydraulique elle pouvait aussi être commandée par l'avant de la citerne en cas de nécessité.

Ce jour là je transportais des acides récupérés et à recycler. L'usine de traitement se trouvait à Montréal (Québec). Or certains produits ont tendance à se gélifier même quand il fait très chaud ce qui était mon cas. Pour y remédier, il faut préchauffer le produit jusqu'à 300 °F avant de le transvaser dans une citerne calorifugée. Si pour une raison ou une autre le produit se refroidit trop rapidement et commence à se gélifier, il faut, avant de décharger, raccorder un tuyau au système de chauffage du tracteur pour faire remonter la température du chargement.

J'arrivai à l'usine et trouvai une place pour me parquer car il y avait un camion avant moi qui était en train de dépoter. Avec ce genre de produits, il faut, éventuellement en utilisant le compresseur du tracteur, envoyer de l'air à l'intérieur de la citerne pour y augmenter la pression nécessaire pour le déchargement.

Je ne disposais pas de compresseur sur mon tracteur à l'époque mais en principe l'usine mettait toujours leur pompe à air à disposition. Pas de chance cette usine là avait pour principe de ne laisser personne s'en servir. En attendant mon tour, j'allai trouver l'autre chauffeur pour discuter et il fut d'accord pour que je me branche sur son compresseur quand il aurait fini. Ce qui allait m'éviter de faire venir de notre agence locale un autre camion qui en soit équipé et perdre ainsi six à huit heures.

Mon tour arriva et je me mis en position pour brancher ma citerne au tuyau de déchargement qui sortait d'un mur de brique. Entre ce mur et le camion, il y avait un canal de trois pieds de large et dix huit pouces de profondeur qui aboutissait à une citerne à l'intérieur du bâtiment. C'était à l'usine de brancher le flexible d'alimentation et d'assurer le déchargement et c'était à moi de fournir la pression suffisante pour cela, ce que je pus faire grâce à mon collègue chauffeur. Il y avait un autre réservoir disponible qui était vide venant juste d'être réparé et prêt à être mis en service, suffisamment grand pour contenir tout mon chargement et bien au delà. J'essayai d'en discuter avec le responsable mais peine perdu, il détestait les chauffeurs semblait-il et savait ce qu'il avait à faire. J'allai retrouver l'autre chauffeur pour bavarder bientôt rejoint par un troisième. Nous nous tenions en dehors de la zone de déchargement et n'avions pas besoin d'équipements spéciaux (bottes de caoutchouc, vêtements protecteurs, masques, ...). L'opération de déchargement proprement dite était entièrement sous la responsabilité de l'usine réceptrice.

Dix minutes passèrent et tout paraissait bien se dérouler quand mes yeux tombèrent par hasard sur l'arrière de ma remorque où quelque chose clochait me semblait-t'il. Le réceptionniste était entré dans la salle de contrôle pour surveiller le débit du remplissage. J'observai plus attentivement l'arrière de la remorque et alors je ne pus en croire mes yeux. Je hurlai aux deux chauffeurs et à deux autres employés se trouvant à proximité de s'éloigner en vitesse. Le tuyau de déchargement n'était pas branché mais sous pression et arrosait le mur comme l'aurait fait une lance

à incendie. Tous n'avaient fait qu'un bond pour se mettre à l'abri, ne tenant pas à prendre une douche brûlante à l'acide. Il n'y avait ici personne pour contrôler quoi que ce soit. Comme je m'approchai prudemment de l'avant du tracteur, un ruisseau d'acide brûlant et toxique sortit de par en dessous et je n'eus que le temps de me reculer. En effet, le canal d'évacuation en cas de débordement ne suffisait plus et le réservoir récepteur dégueulait lui aussi ce qui n'arrangeait rien.

Or il y avait un muret de trois pieds de haut séparant les parties chargement et déchargement. Je dois dire que j'eus ce jour là une sacrée poussée d'adrénaline. Je sautai par dessus ce muret, le remontai en courant pour ressauter plus loin et m'approcher de nouveau de l'arrière du tracteur là où il y avait une petite plage encore sèche près des pneus arrière. Je me suspendis à la remorque pour essayer d'atteindre en désespoir de cause la commande avant de la valve de sécurité et réussis de justesse à l'actionner. Le flot d'acide s'arrêta aussitôt. J'avais maintenant de l'acide à deux pouces de mes pieds. Je me rétablis pour monter sur le muret et me mettre en sécurité de l'autre côté. Je n'avais pas l'habitude de ce genre d'exercice, et à l'âge que j'avais en plus. Mais quand vous avez un flot d'acide brûlant qui vous poursuit, croyez moi on se bouge la carcasse comme on eut jamais pensé pouvoir le faire.

Je rejoignis l'extrémité de la cour. Je sentais les vapeurs d'acide. Surgit alors de nulle part une énorme pelle mécanique pleine de sable qu'elle déversa devant le flot d'acide pour l'arrêter. En arriva une deuxième qui fit de même. Ils eurent bientôt la situation en main. Pendant ce temps, les vapeurs d'acide avaient déclenché toutes les sirènes et le personnel de sécurité accourait de tous les côtés spécialement équipé pour procéder au nettoyage.

Notre Monsieur le préposé au chargement n'était décidément pas si bien au courant de son boulot que cela. En fixant le tuyau d'alimentation il aurait dû utiliser un joint en acier inoxydable mais au lieu de ça il en utilisa un tout neuf mais en plastique quoique à l'épreuve de l'acide. Ça aurait bien marché mais il fallait tenir compte que l'acide était chaud, dans les 300°F voire plus, et sous cette température le plastique avait rapidement fondu et sous la pression le tuyau s'était arraché.

Je ne pus m'approcher de mon camion pendant quatre heures à cause des vapeurs toxiques. Je téléphonai à mon agent local qui m'envoya immédiatement le responsable de la sécurité alors qu'entre temps tout était maîtrisé et le nettoyage de la plate forme bien avancé. Je lui racontai mot pour mot ce qui s'était passé et qu'après tout ce sport je crevai de faim. Il m'emmena aussitôt au restaurant chinois où je dévorai presque tout ce qui leur restait, au frais de la société bien entendu.

Quand à cette arsouille de préposé au déchargement, je me demande bien quel avenir fut le sien dans l'industrie chimique.

Ce qui aurait dû être une opération de routine de deux heures et demi environ fut transformé en quelque chose de démentiel ayant duré vingt et une heures.

Mais par la suite je n'eus plus de problème avec eux. Jusqu'au prochain accident.

Fous du volant du troisième âge -

J'ai survécu à cinquante ans de métier comme chauffeur routier et à des millions de miles parcourus et suis toujours là pour le raconter.

Quand l'heure de la retraite arriva, nous avons quitté la grande ville pour aller dans le Nord dans une communauté de retraités. (Au calme dans la brousse) Nous vivons là depuis plus de sept ans déjà. Conduire en ville est par moments très éprouvant. J'ai eu la chance de ne pas avoir à me battre pour une place aux heures de pointes dans les grandes villes. J'ai pu transporter des produits parfois dangereux à destination sans en venir à des situations de tension extrême où l'on est capable de tuer quelqu'un, ou de se faire tuer.

Dans les régions du Nord on peut conduire peinard à condition d'éviter les caribous et les ours quand ils sortent de nulle part. Mais quand cela serait vous avez quand même de bonne chance de vous en tirer et de vivre un autre jour.

Dernièrement j'ai été confronté à la situation la plus affreuse et la plus dangereuse de toute

ma carrière de chauffeur. Danger plus grand encore que rouler sur les autoroutes ou dans les villes aux heures de pointe.

Gare aux « seniors » ! (quand ils sont au volant)

Ce matin là je faillis être écrasé alors que je marchais tranquillement sur la voie piétonne. J'arrivai à hauteur d'une petite rue que je m'apprêtais à traverser dans les clous mais quelque chose m'en empêcha. Juste à ce moment surgit une camionnette fonçant comme une folle me passant sous le nez pour aller traverser la grande rue, évitant de justesse un autre véhicule, pour finir par aller se ranger sur une place de parking. Le chauffeur dépassait à peine du volant, il avait la tête tournée carrément vers sa passagère lui hurlant je ne sais quoi comme si elle était sourde.

Je le vis par le pare brise faire un geste excédé tout en continua de crier avant de descendre pour se diriger à pieds vers un magasin, traversant sans même faire attention à la circulation. Terrible!

En revenant chez moi après quelques emplettes, un petit type à cheveux blancs, presque chauve, pouvant à peine voir par dessus le volant de sa grosse *Cadillac* toute neuve, brula un stop, passant carrément sous le nez d'une voiture qui avait la priorité et qui dut freiner à mort, dérapant avant de s'arrêter tandis que la *Caddy* passait son chemin comme si de rien n'était, plantant là l'autre chauffeur fou de rage.

La seule période du mois où je m'abstiens de rouler c'est quand arrivent les chèques des pensions. Il y a alors une véritable ruée sur les bars et se risquer dans les rues n'est alors pas sans danger.

Mais enfin, malgré ces aléas, je ne voudrais pas vivre ailleurs qu'ici. Il faudrait seulement retirer le volant des mains de ces « seniors » là et on serait vraiment tranquille.

Ouais. Mais regardez le type qui vous parle, ce vieux chauffeur-routier à cheveux blancs.

Terrible lui aussi, non ?



A plus tard les amis ... si je suis encore là !

Diesel Gypsy

FIN