



Conduire, un rêve de gosse

Tony SEMPAIRE

Auto-Edition

Conduire, un rêve de gosse

Tony SEMPAIRE

Autoédition

Editeur Tony SEMPAIRE
1 Allée Francisco Goya
Résidence la Solana Appartement 03
33270 FLOIRAC

Site Internet : tonysempaire.fr
E-mail : tony.sempaire@wanadoo.fr

© 2016 Tony SEMPAIRE, auto-éditeur
ISBN : 978-2-9557907-0-0

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon, aux termes des articles L.335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

A propos du livre

Conducteur de bus, l'un des plus beaux métiers du monde. Un métier riche et passionnant, chaque jour le témoin d'un événement. Je raconte mon expérience à travers des anecdotes sur la pratique du métier que j'ai eu la chance de réaliser en région parisienne, en Guadeloupe et actuellement à Bordeaux.

A propos de l'auteur

Tony SEMPAIRE est né en Guadeloupe en 1965. Il est l'auteur de deux recueils de poésies, *Entrez*, le poète vous offre un vers (2009), et *Mes mots guérissent mes mots* (2010). Il est aussi auteur de plusieurs autres ouvrages mettant en lumière les problèmes actuels de la société, tel que *Les grèves de la Guadeloupe*, et si on changeait de méthode (2008), *La violence*, l'œuvre des malins (2010), *Des portes, mais aussi les clefs* (2012).

Son livre « *Conduire, un rêve de gosse* » est un partage de son expérience à travers des anecdotes sur son métier qu'il exerce depuis 2006. Depuis son plus

jeune âge, il rêvait d'être chauffeur de car. Il a réalisé son rêve à 41 ans, en région parisienne.

Dans le bus comme sur la route, il est chaque jour témoin d'un événement qui ne le laisse pas indifférent.

Pincez-moi !

Ainsi pourrait se résumer la réaction de ceux qui parviennent enfin à atteindre leur but après de longs efforts. Le plaisir est alors si intense qu'ils ont du mal à croire qu'ils y sont parvenus. Douter de sa réussite en somme pour garder les pieds sur terre et avancer.

Ce fut aussi ma réaction lorsque j'ai obtenu mon permis de conduire transports en commun, car je voulais être certain qu'il était bien réel. Je sais bien qu'un permis de conduire n'est pas comparable à une victoire à l'Eurovision, mais savoir que j'allais enfin exercer le métier de chauffeur de bus donnait à cette réussite bien plus d'importance qu'il n'en fallait. Certains sont aux anges quand ils ont retrouvé le CD qu'ils cherchaient depuis longtemps. Moi, je le suis pour un permis de conduire les bus. À chacun son truc !

C'est la raison pour laquelle je veux être réveillé, car j'ai l'impression d'être encore dans une sorte de monde imaginaire. Je n'y croyais plus, j'étais passé à autre chose, mais les hasards de la vie ont fait que j'ai pu accéder à ce métier au moment où je m'y attendais le moins.

Pour les professionnels du métier, cela représente sans doute un détail, mais ce détail allait changer ma vie.

Bienvenue dans mon univers

À travers ces pages, je vais vous emmener au cœur de mon métier de conducteur de bus et de car, pour partager le plaisir que j'éprouve au quotidien. Je vous livrerai quelques anecdotes sur le réseau de Bordeaux, ainsi que tous les moments forts que j'ai vécus en Île-de-France et en Guadeloupe.

J'ai la chance d'avoir un métier dont les horaires de service me laissent du temps pour moi au cours de la journée.

Aussi, l'évolution de cette activité a-t-elle ajouté plusieurs cordes à mon arc. Que ce soit l'accueil de la clientèle, l'informatique ou la connaissance des premiers gestes de secours, mon rôle n'est pas uniquement de tenir un volant, mais d'offrir aux usagers un service de qualité. Avant d'arriver au premier arrêt avec mon bus, j'ai en effet déjà réalisé toute une série de vérifications en amont sur le véhicule pour accueillir les passagers dans les meilleures conditions.

En me suivant dans les coulisses, vous comprendrez les raisons qui m'ont poussé à vouloir intégrer la famille des conducteurs de bus. Quant aux exemples cités tout au long de mon parcours, ils ont pour but de vous faire découvrir le métier de l'intérieur, de vous initier à ma passion.

Contrairement à d'autres domaines, comme la cuisine, il m'a été assez facile de retenir les différents aspects de ma profession. Réaliser une omelette est simple pour certains, tandis que pour d'autres, cela relève du parcours du combattant. Laissez-moi vous en faire une et vous verrez !

Dans mon métier, tout me semble évident et logique. Rassurez-vous, il ne s'agit pas de proposer ici un cours de conduite ou une formation d'intégration dans le métier. C'est simplement une manière pour moi de vous faire découvrir mon quotidien à travers des exemples concrets. Ce livre retrace ainsi mon parcours depuis l'instant où cette idée a germé dans ma tête jusqu'au jour où je suis enfin devenu conducteur de bus.

C'était mon rêve de gosse et j'y suis arrivé par la force des choses.

Attachez vos ceintures !

Quel beau métier j'exerce

Être conducteur d'un véhicule de transport en commun est à mes yeux l'un des plus beaux métiers du monde.

Je me déplace tous les jours dans les rues de la ville Bordeaux et chaque voyage est l'occasion de découvrir de nouveaux aspects, comme si tous les jours se jouait une nouvelle pièce de théâtre. Les passants y joueraient les rôles principaux et la rue serait un immense décor. On y observe des scènes de rue avec les passionnés de vélos d'époque ou de bicyclettes originales qui se baladent à travers la ville, les jeunes étudiants qui organisent des manifestations Place de la victoire, ou encore les fous du volant qui créent quasi quotidiennement des scènes de panique agrémentées de nuisances sonores et de freinages brusques. J'assiste aussi à l'ouverture et à la fermeture des magasins, et je suis aux premières loges quand la ville s'illumine au crépuscule et que les lumières s'éteignent au lever du jour. L'animation de chaque rue est alors différente, particulière. Certaines sont colorées par la diversité de leurs enseignes professionnelles, tandis que d'autres affichent leur singularité avec des œuvres d'art ou de très belles architectures comme figées dans le temps.

Selon la météo, le paysage m'accueille différemment, mais toujours de façon aussi exaltante. L'hiver, ce sont des fleurs recouvertes d'un épais voile blanc, puis l'été, le vent se met à caresser doucement leurs pétales comme pour les obliger à m'offrir le meilleur d'elles-mêmes à chaque passage. Tous les jours, en plus de ce spectacle, j'observe la joie des passagers lorsqu'ils voient enfin arriver le bus, ce qui me fait réaliser l'importance de mon métier.

Que celui qui n'a jamais rêvé de conduire un véhicule plus imposant que celui des autres, lève le doigt ! C'est bien ce que je pensais. Au moins une fois dans notre vie, nous avons pratiquement tous eu envie de tenir le volant d'un véhicule lourd, même un court instant. Prendre le volant, éprouver une sensation de supériorité dans un tel gabarit, mais surtout être le seul maître à bord... Un envie que nous avons tous partagée à un moment donné, j'en suis certain.

Tous ceux qui adorent être au contact et au service des autres sont faits pour ce métier. Alors imaginez l'état d'esprit de celui qui exerce toute l'année l'activité que vous-même auriez aimée avoir pendant ce court instant.

Je suis persuadé que vous êtes nombreux à prendre autant de plaisir que moi dans l'exercice de vos fonctions. Vous pratiquez votre métier avec passion et

cela n'a pas de prix. Le mien regroupe un certain nombre d'avantages que l'on retrouve dans d'autres professions. J'estime cela essentiel, car il est important de se sentir bien en travaillant.

Des difficultés dans l'exercice de mes fonctions, j'en rencontre tous les jours. Certes, elles ne rivalisent peut-être pas avec celles d'autres métiers de la même catégorie, ou avec ces salariés confrontés à des menaces récurrentes, car nous disposons d'un service de sécurité au sein de notre structure, prêt à agir au moindre souci. Pourtant, notre quotidien est riche en rebondissements dans la mesure où nous transportons des personnes différentes chaque jour. Il y a celles qui montent dans le bus sans faire attention à leur destination, celles qui oublient des objets importants, ou carrément celles qui ne pensent pas à descendre du bus. C'est donc tous les jours une ambiance différente, ce qui permet au conducteur d'éviter la routine pour informer et surtout rassurer tous ces voyageurs.

J'ai pour ma part fait le choix d'exercer ce métier et je ne le regrette pas du tout.

Un rêve de gosse

Aussi loin que je me souvienne, c'était mon rêve de conduire un transport en commun pour mener les usagers vers la destination de leur choix. Je l'ai finalement réalisé.

Je suis actuellement conducteur receveur (CR) de bus de ville au sein du réseau de Transports de Bordeaux Métropole (TBM), anciennement connu sous le nom TBC (Tram et Bus de la Communauté Urbaine de Bordeaux). Elle regroupe environ 2 500 collaborateurs qui évoluent chacun selon ses compétences et sa fonction sur le réseau, dont 18 % de femmes. Elle met à la disposition des voyageurs 78 lignes de bus, 3 lignes de tramway, 1 700 vélos en libreservice, 2 navettes fluviales, ainsi que plusieurs minibus dédiés aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le réseau offre plusieurs interconnexions entre les différents autres modes de transport, tel que l'aéroport, la gare et les transports interurbains, tout ceci dans le bus de faciliter le déplacement de chacun. Il existe 21 parcs relais qui permettent aux voyageurs de garer leur véhicule pour profiter pleinement du transport public. Le réseau dessert la ville de Bordeaux et 28 communes de la communauté urbaine de Bordeaux, comme Mérignac, Pessac, Blanquefort, etc.

Plusieurs professions se côtoient au sein de cette société, chacune ayant une tâche bien précise à accomplir sur le réseau. Lorsque vous montez à bord d'un bus, plusieurs employés s'attèlent donc à la tâche pour que tout se passe bien pour vous. Vous vous doutiez déjà de la présence des mécaniciens pour entretenir et réparer les véhicules, mais il y a aussi le service médico-social, le service d'ingénierie et de coordination, un service d'agents d'information et de vente, des cuisiniers, etc. Tout cela pour vous dire que chez les grands, tout est grand ! Certains collègues travaillent donc dans l'ombre, comme ceux qui gèrent l'affichage dans les arrêts de bus, qui nettoient les véhicules, qui vous orientent en cas de soucis, ou encore ceux qui créent les offres tarifaires et qui donnent suite à toutes vos demandes. Les chauffeurs sont les plus visibles, car ils sillonnent chaque jour le pavé, mais sans l'ensemble des collaborateurs, ils ne pourraient pas vous offrir un service d'aussi bonne qualité.

Quand je pensais au métier de conducteur, mon souhait était de conduire et d'être au service des autres. J'ai pu y accéder, en 2006, en intégrant la société Veolia en Île de France.

J'ai rejoint un domaine qui tend à se féminiser, ce qui donne de l'élégance à la profession. Le chauffeur en blouse bleue et aux muscles saillants, prêt à affronter les pannes ou les bagarres à bord du bus, n'existe plus. Le bien-être du chauffeur est désormais comparable à celui d'une secrétaire, à l'exception prêt que nous sommes assis derrière le volant d'un bus en circulation.

Depuis plus de 40 ans, la pratique du métier a évolué vers une conduite facilitée et l'aménagement des horaires de travail. Les muscles ont laissé place à l'analyse et à l'observation, ce qui laisse aux femmes conductrices la possibilité d'être aussi coquettes qu'une secrétaire derrière son bureau.

Désormais, nous n'avons plus le vêtement froissé par les efforts que faisaient jadis les conducteurs pour changer de voie avec une direction semi-assistée. De même, le charme et la distinction de chacun ne sont plus entachés par l'ouverture et la fermeture manuelles des portes. Conduire ces nouveaux bus pourrait presque s'apparenter à conduire une luxueuse berline présidentielle.

Pour revenir à la forte présence féminine, elle offre des galons supplémentaires à la profession et témoigne du fait qu'être chauffeur de bus est à la portée de toutes celles et tous ceux qui ont le souci du travail bien fait.

Les petits bras musclés pour orienter le levier de vitesse et le volant ont désormais laissé place à la souplesse du geste.

Pour comprendre d'où me vient cette passion, replongeons-nous dans mon enfance. À 10 ans, je regardais chaque jour passer les cars sur la route de Calvaire à Sainte-Anne en Guadeloupe. Nous habitions alors en bordure de la route, au pied du morne de Calvaire. Comme tous les enfants de mon âge, dès que j'en avais la possibilité, je jouais au chauffeur de transport en commun, sur le tamarinier qui se trouvait juste devant notre maison.

Il était notre vieil arbre de palabres, celui sous lequel nous nous retrouvions pour échanger entre amis. Cet arbre, originaire des pays tropicaux, fait une dizaine de mètres de long. Il produit un fruit marron, le tamarin, dont la forme rappelle celle du haricot, et à l'intérieur duquel se trouvent des graines entourées d'une savoureuse pulpe sucrée. Nous nous asseyions sur ses gigantesques racines et nous passions là le plus clair de notre temps à discuter entre copains. Quant à son tronc très court, il me permettait d'accéder facilement à mon poste de conduite, fabriqué de toutes pièces.

Avec ma bouche, je faisais vrombir le moteur, assis sur le tronc, les deux pieds sur des branches. Je m'imaginai au volant d'un véhicule de transport en commun et je recréais les scènes que j'avais observées lors des déplacements que je faisais seul ou avec ma mère, à Sainte-Anne et Pointe-à-Pitre.

Tout a donc commencé sur ce tamarinier où Harry, l'un de mes amis, et moi-même passions nos après-midi quand nous n'étions pas à l'école. Un simple bout de bois placé sur l'arbre pour l'occasion faisait office de levier de vitesse. De nos bouches partaient les bruits d'accélération et les décompressions des gaz d'échappement. Quel plaisir de reproduire le bruit du moteur, fait par le car quand il passait à proximité ! Nous faisons notre possible pour rendre notre imitation la plus réelle possible. Nous pouvions rester perchés sur cet arbre des heures ; moi en tant que chauffeur et Harry comme aide-chauffeur. Nous n'en descendions que quand nos parents nous l'ordonnaient afin de vaquer à des tâches plus sérieuses, comme le rangement, la vaisselle ou les devoirs. Mis à part cela, rien ne pouvait perturber ces jeux d'enfants, tant ils étaient importants pour nous. Nous y mettions d'ailleurs beaucoup d'application.

Toujours à haute voix, perchés sur notre arbre, nous jouions à reconstituer l'ambiance du bus. Je feignais de gérer avec efficacité et pragmatisme les altercations avec un autre bus concurrent durant le parcours ; altercations que, vous l'aurez deviné, j'avais moi-même inventées pour le plaisir du jeu. Puis, je klaxonnais pour avertir les clients de mon arrivée et, aussitôt arrêté, mon assistant ouvrait la porte pour faire monter les usagers. Je demandais aux passagers imaginaires de s'asseoir plus vite pour redémarrer sur les chapeaux de roues et ne pas perdre trop de temps sur la route. À chaque arrêt, nous étions prêts pour de nouvelles aventures.

Sur cet arbre, où j'ai passé une grande partie de mon temps à imiter les conducteurs, j'imaginai un jour être à leur place. Je me voyais conduire le car et emmener les gens assister à un match de football au stade de Sainte-Anne.

La vie du village était rythmée par l'activité de ces bus. Tout le monde parlait des chauffeurs, ce qui renforçait plus encore mon ardent désir d'exercer un jour cette profession.

Naturellement, nous étions souvent la risée de nos camarades. Il faut dire que ce n'est pas commun de voir deux gosses de dix ans, assis sur un arbre en train d'imiter des chauffeurs, et de faire le bruit du véhicule.

Mais l'exaltation qui nous habitait prenait le pas sur les moqueries et cela ne nous a jamais empêchés de voguer vers de nouvelles aventures imaginaires. Quand certains voulaient ressembler à Akim et Zambla, les héros des bandes dessinées de l'époque, moi, je rêvais d'être conducteur de transport en commun.

Je me voyais passer les vitesses en faisant ronfler les moteurs et descendre le morne de Calvaire en longeant les habitations le long de la chaussée. Mes pieds seraient alors à la fois sur le décompresseur et sur les freins, et les habitants du quartier me verraient passer avec un regard admiratif, surtout la jeune génération. Puis, je participerais à de petites compétitions entre chauffeurs pour voir qui arriverait à mettre le plus de passagers dans son car. Je roulerais à vive allure, faisant fuir tous ceux qui se trouveraient sur mon passage.

Ce moyen de transport faisait tellement partie de ma vie en Guadeloupe que j'ai voulu en faire mon métier. Il a participé à tous les moments forts de mon enfance et de ma jeunesse. À cette époque, rares étaient les sorties scolaires pour découvrir l'île ou les trajets vers le bourg de Sainte-Anne, à 7 km de là. Les déplacements en car étaient réservés aux visites au dispensaire ou aux achats dans les magasins de

vêtements et de chaussures. Toutes les structures importantes étaient centralisées dans le bourg, ce qui permettait de faire d'une pierre deux coups, en associant le plaisir de se balader en car et la nécessité de se déplacer. N'ayant eu le permis de conduire le car qu'à l'âge de 40 ans, j'ai exercé tardivement cette profession. Mais qu'importe, j'y suis tout de même parvenu et c'est pour moi l'essentiel.

Quand je repense à ma jeunesse, de nombreux souvenirs me reviennent, comme celui de mes trajets à bord du car Zingilé conduit par Martial, pour aller de Calvaire au bourg. J'allais assister à un match au stade du bourg de la commune, à trente minutes de Calvaire, pour supporter la *Juventus*, l'équipe favorite de la commune. Le petit car de trente passagers était bondé jusqu'au carrefour de Poirier, à mi-chemin entre mon domicile et le stade. Aussi, une fois arrivés à destination, le passage à la caisse était toujours délicat pour certains d'entre nous. Je n'en suis pas fier car, en réalité, nos escapades se passaient souvent sous les banquettes du bus. Mais ces souvenirs d'enfance restent gravés dans ma mémoire.

C'est ainsi que tout est né. Ces chauffeurs, essentiellement des hommes, étaient pour la plupart

propriétaires de leur car. Ils sillonnaient les routes de la Guadeloupe au moins six jours par semaine. Ils étaient nos idoles, les hommes les plus populaires de la section, car c'était avec eux que nous réalisions nos plus belles sorties. D'ailleurs, se sachant renommés, ils mettaient du style dans leur manière de conduire pour plaire à tout le monde. Les dessertes assuraient la liaison entre les communes de la Grande-Terre et de Pointe-à-Pitre. Prendre le car pour se déplacer était une habitude, voire une obligation, et nous connaissions exactement les heures de passage de chacun. Ainsi, nos parents pouvaient s'organiser pour se déplacer selon les horaires des différents établissements administratifs. Avec le car, nous allions en ville, mais aussi en vadrouille avec les amis.

Dans ces temps-là, les excursions au volcan de la Soufrière étaient très à la mode. Seuls les conducteurs chevronnés pouvaient arriver à la Savane à Mulets, au volant des cars les plus puissants. En découlait une compétition entre les conducteurs ; chacun voulant se démarquer des autres. On atteignait ainsi la Savane à Mulets, située au sommet de la Soufrière, après plus de cinq kilomètres de côtes et de virages dangereux. Parvenir en ces lieux faisait donc la renommée des conducteurs et c'était à mettre sur leur CV. Il est vrai

qu'on ne confiait pas à n'importe qui le soin de transporter des voyageurs là-haut, à plus de 950 mètres d'altitude. Les obstacles qui jonchaient la route ne pardonnaient pas l'inexpérience. Pour vous donner une idée, dans les années 80, la montée de la côte se faisait en première ou seconde vitesse, la main constamment sur le klaxon pour prévenir les véhicules arrivant en sens inverse, tant la chaussée était étroite. Certaines parcelles de route laissaient sans voix, car le voyageur avait l'impression d'être dans le vide. Il était donc normal que les conducteurs se vantent de leur exploit quand ils arrivaient sur le parking de la savane à Mulets avec leur car à faible cylindrée. Aussi, ce lieu est-il en perpétuelle mutation à cause des conditions climatiques et, je dois bien reconnaître que la descente des cols est tout aussi imprévisible que la montée à cause des risques de glissades. C'est une région humide qui peut surprendre à n'importe quel moment, malgré les efforts des autorités locales pour rénover la route. De nos jours, cette route est plus large et les cars, plus puissants désormais, prennent moins de risques. Leur système de freinage innovant, doté d'un ralentisseur, évite d'abuser de la pédale de frein lors de la descente. Il en va de même avec le système d'Anti Blocage des Roues (ABR), qui répartit efficacement l'énergie nécessaire à

chaque roue pour éviter que l'une d'elles ne se bloque lors du freinage.

Ainsi, ces messieurs étaient pratiquement les seuls à pouvoir garantir la réussite d'une telle escapade, d'autant plus que la jeune génération appréciait les belles mécaniques et les courses entre les transports en commun. C'était donc tout naturellement que certains cars, les plus récents (des années 80) et les supposés plus rapides, étaient pris d'assaut par les plus téméraires dès leur arrivée au point de ralliement. Les battements de tambour et le chant des passagers rythmaient l'ambiance tout au long du trajet. J'en garde d'excellents souvenirs. Nous entonnions en chœur les chansons populaires de l'époque. Il fallait nous voir tous debout dans le car, à chanter et danser comme si nous assistions à une fête. Quant aux conducteurs, ils ne demandaient pas mieux, car cette agitation valorisait leur instrument de travail. Nous formions pour la circonstance des groupes de musiciens improvisés et nous partagions la même volonté de mettre de l'ambiance lors des sorties en car.

La popularité des conducteurs ne faisait aucun doute. Nous les envions tous pour leurs conditions de travail, faites de musique et de valorisations. La grande