

cabdriver

Dege Legg





cabdriver

Titre d'origine: *Cablog, Diary of a Cabdriver*
© 2020 by University of Louisiana at Lafayette Press
© Les Éditions du Sonneur pour la présente édition

ISBN: 978-2-37385-286-8
Dépôt légal: août 2023
Conception graphique: Sandrine Duveillier

Illustration de couverture: © Dege Legg
Les Éditions du Sonneur
www.editionsdusonneur.com

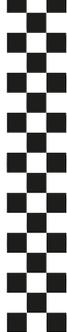
cabdriver

Dege Legg

Traduit de l'anglais (États-Unis)
par Dennis Crowch



*À tous les rêveurs ici-bas,
faisant des boulots difficiles
et essayant de trouver un sens à tout ça.*



PRÉFACE

Dans La Nouvelle-Orléans du milieu des années 1990, le bar Checkpoint Charlie n'était pas un endroit pour les mauviettes, surtout après minuit. Tapi en bordure du Quartier français, Checkpoint faisait aussi lavomatique, restaurant de nuit et salle de billard. Sa clientèle était un mélange de bikers, goths, piliers de bar, touristes et réfugiés de l'industrie des services, et Charles Bukowski se serait senti parfaitement à sa place au milieu du nuage permanent de fumée de cigarettes et des flaques fétides d'urine et de vomi qui vous attendaient devant les portes du bar.

C'est là que j'ai rencontré Dege Legg.

Dege (prononcer « Deej ») s'y démenait avec son groupe Santeria. L'atmosphère impitoyable du Checkpoint Charlie en faisait un terrain propice pour les bluesmen vétérans et les jeunes punk rockers, Santeria appartenant très nettement à la seconde catégorie. Originaire de Lafayette (Louisiane), la clique de Dege ne donnait pas dans la tambouille zydeco¹ régionale, pas plus que dans les valse cajuns. Elle vous balançait un chaos guitaristique intransigeant,

1. Genre musical interprété par les créoles et les Noirs de Louisiane, fusion du blues, du rhythm and blues et du folklore cajun. (Sauf mention contraire, toutes les notes sont du traducteur.)

avec un fond sombre et hypnotique qui justifiait son nom². Dege était leur leader et leur visionnaire.

J'avais été proprement impressionné et, dans Billboard, la revue à diffusion nationale sur le business de la musique, j'avais décrit Santeria comme un groupe de Louisiane qu'il fallait suivre. Ce qui donna naissance à une correspondance avec Dege. Je gardai un œil sur lui quand je me mis à écrire pour la revue de La Nouvelle-Orléans Offbeat, ainsi que pour Gambit Weekly. Santeria finit par se séparer environ une décennie plus tard, mais Dege continua à travailler sur des projets toujours aussi singuliers. Lorsqu'il fonda Black Bayou Construkt, il apposa fièrement le logo du groupe sur son van de tournée, qu'il peignit en noir, bien sûr. Rien ne me réjouissait alors plus que de voir Dege en vadrouille à bord de son destrier ténébreux tout droit sorti de Mad Max.

La tendance mystique, apocalyptique qui anime la musique de Dege n'est pas une pose. Quand je m'installai à Lafayette en 2003 pour rejoindre l'Independant Weekly comme rédacteur en chef et journaliste, nous nous vîmes plus régulièrement et eûmes de nombreuses conversations – je m'inquiétais alors parfois pour sa sécurité. Animé par une philosophie type DIY³ d'enfant des années 1980 investi dans la construction de rampes de skate illégales et dévorant les fanzines underground, Dege lançait des projets plus barges les uns que les autres. Il vécut dans le motel le plus miteux de la ville et

2. La santeria est une religion originaire des Caraïbes qui mêle, en un syncrétisme qu'on peut rapprocher du vaudou, catholicisme et animisme africain.

3. DIY: acronyme de *do it yourself*, qui signifie littéralement « Fais-le toi-même ».

y tourna des vidéo clips. Il réquisitionna des champs de maïs isolés, obsédé qu'il était par les cercles de culture. Documenta son obsession pour les ovnis. Customisa sa guitare dobro en y ajoutant des feux d'artifice. Dire qu'il vivait franchement sur le fil du rasoir serait un euphémisme.

C'est pourquoi je fus extrêmement sceptique quand un collègue m'annonça que Dege voulait me parler du poste qui se créait au journal. Était alors recherché un coordinateur du calendrier culturel, et un correspondant pour les arts et divertissements, un boulot ennuyeux consistant à compiler la programmation des night-clubs et à proposer des idées d'articles, dans l'espoir de s'en voir confier la rédaction. Je n'arrivais pas à l'imaginer travaillant dans un bureau. Je lui fis passer une sorte d'entretien d'embauche se résumant à lui demander : « Est-ce que t'es sûr de vouloir faire ça ? »

À l'époque, Dege travaillait de nuit comme chauffeur de taxi pour gagner un revenu à peu près régulier.

Lafayette, malgré son charme et le fait d'avoir été désignée « ville la plus heureuse d'Amérique », a ses recoins sombres. Une misère accablante et un système éducatif public défaillant minent ses ruelles et ses banlieues. Dege, fidèle à lui-même, se retrouvait souvent embarqué derrière son volant dans des histoires invraisemblables avec des clients invraisemblables en des endroits invraisemblables. L'étrangeté dystopique de certains de ses passagers l'avait poussé à tenir un journal/carnet de route/livre de bord.

Comme de nombreux artistes chevronnés écrivant des chansons (par exemple Bruce Springsteen, Rosanne Cash, Bill Morrissey), Dege

est un écrivain talentueux tout court. Des extraits de son carnet de route furent l'un des premiers projets sur lesquels nous avons travaillé après qu'il obtint le job à l'Ind, et il publia par la suite de nombreux textes mémorables, en particulier un article pour lequel il vécut un temps dans les nombreux camps de sans-abri installés dans le quartier délaissé des voies ferrées de Lafayette. L'écriture et les centres d'intérêt de Dege reflètent ce qu'il est en tant qu'homme: courageux, honnête, d'une résolution sans faille, curieux, et plein d'empathie.

Notre époque au journal est loin derrière nous et Dege est désormais mondialement connu comme Brother Dege grâce à l'inclusion de sa chanson Too Old to Die Young dans Django Unchained, le film de Quentin Tarantino. Un quart de siècle après notre première rencontre lors de ce misérable concert au Checkpoint Charlie, Dege est aujourd'hui un véritable bluesman du Delta, battant la mesure du pied et chantant avec passion la chronique de ses peines et de ses errances, armé de son esprit vagabond et d'une guitare Resonator.

Cabdriver est un chapitre marquant dans le parcours artistique de Dege, et je suis ravi que des éditeurs accordent à ce livre l'attention qu'il mérite.

Bienvenue sur la route avec Dege. Attachez votre ceinture.

SCOTT JORDAN

Scott Jordan écrit sur la musique et l'art de Louisiane depuis trois décennies. Son travail a été publié dans, entre autres, *The Rolling Stone Jazz and Blues Album Guide*, *Downbeat*, *Austin Chronicle*, *The B.B. King Companion*...



cabdriver





AVANT-PROPOS

CHAQUE BOULOT EST SA PROPRE AVENTURE. Conduire un taxi la nuit à Lafayette en Louisiane, de 2003 à 2008, n'a pas fait exception.

Il y a eu des hauts exaltants, des bas dévastateurs, des moments de terreur, d'hilarité, d'in vraisemblable absurdité, et des nuits sans fin de banale routine, ponctuées d'épisodes touchants, capables de vous faire sereinement retrouver foi en l'humanité. Ce fut une sacrée virée.

Les chapitres de ce livre relatent des histoires vraies, par ordre chronologique, depuis mes débuts de chauffeur jusqu'à ma dernière année au sein d'une société de taxi – environ cinq ans en tout. La première année a été un voyage enivrant dans l'envers obscur de la ville – les ivrognes, les drogués, la vie nocturne, les prostituées, et les gens ordinaires. Les années intermédiaires ont été une époque durant laquelle une grande partie du chaos inhérent à ce job s'était plus ou moins muée en routine. Ma cinquième et dernière année pourrait être décrite comme une épuisante période de burn-out. Je commençais à payer le prix de ces mon-

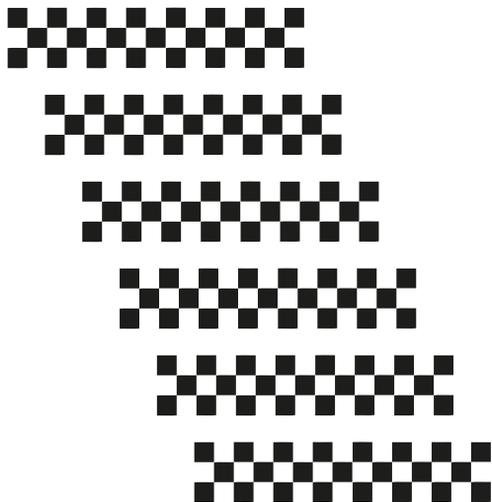
tagnes russes émotionnelles, ce qui me fit souvent haïr le boulot, la clientèle, moi-même, et finalement mes plus profondes motivations à continuer ce métier.

Oui, chaque job est sa propre aventure ; chaque job est aussi son propre livre, si on y consacre assez de temps et d'émotion. Mis à part la subsistance financière à court terme, je ne considérais pas comme une perspective de carrière le fait d'être chauffeur de taxi, mais plutôt comme une expérience que je pourrais consigner par écrit si elle s'avérait suffisamment captivante. Une bonne dose d'énergie émotionnelle a été emmagasinée dans ces moments spéciaux partagés avec les passagers. Après quelque temps passé à exercer ce boulot, je me suis rendu compte que ce carnet de route n'était pas tellement à propos de *moi*, mais plutôt à propos d'*eux* et de mes réactions par rapport à *eux*.

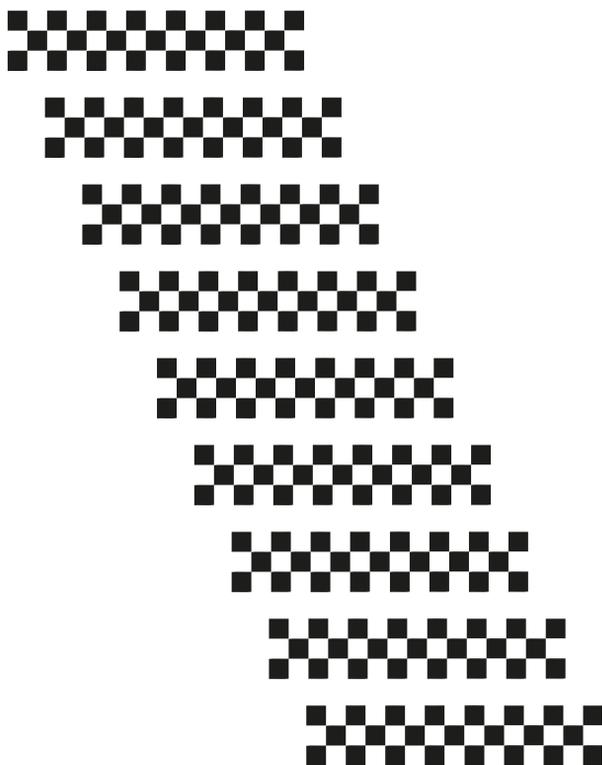
Au fur et à mesure que le livre se déploie, les détails de ma vie personnelle cèdent la place aux expériences des passagers. Je fonctionne de plus en plus comme un prisme déformant à travers lequel le lecteur s'imprègne de chaque interaction, tout en assimilant peut-être une partie de certaines particularités, certains défauts et certains atouts de ces relations.

C'était mon job, et voici mon livre.

Bon voyage.



MOTEL CITY





MOTELVILLE

C'EST LE TERMINUS. Je vis dans un motel miteux à Lafayette, Louisiane. Chambre 109. Cent soixante-cinq dollars la semaine. J'ai quatre-vingt-un dollars en poche et pas de boulot. La plupart des résidents sont des alcooliques invétérés. Ils boivent de la mauvaise bière, traînent sur le parking, et voient leurs espoirs partir en fumée, accompagnés du murmure de la télé et des grondements du trafic routier.

Il n'y a rien à faire ici que ressasser des rêves tombés en ruine. C'est ici, dans ces motels, que le capitalisme percute la triste réalité des perdants sur la pente sordide de la déchéance. C'est le dernier arrêt avant la clochardisation, à une centaine de mètres des voies ferrées. C'est ici que votre dîner tombe d'un distributeur automatique. C'est ici que l'Amérique vient pour mourir ou essayer de se cacher de l'inéluctable.

Cet endroit est comme un manège abandonné, à demi enfoui sous le sable. Tout y est soumis au temps et se dérobe. Personne n'en a rien à faire. Ni n'essaie de donner le change. Les gens ici ne font qu'exister et survivre, pendant que les prostituées écri-

sent des mouches, que les junkies errent sur le bitume décoloré par le soleil, et que d'anciens forains jouent avec le feu et fouillent les vestiges d'une vie révolue, saluant de la main des fantômes, tirant sur des cigarettes bon marché et buvant des bières meilleur marché encore.

Alors que l'immense soleil

Pèse et nous écrase.

C'est impitoyable

Et sans issue pour l'instant.

Il y a une semaine, je vivais dans une maison avec trois chambres, un jardin, un chien et un lave-vaisselle. Aujourd'hui, je suis dans ce motel merdique. Seul et presque sans un rond. Mais étrangement, je suis plus libre que je ne l'ai jamais été, parce que j'ai déjà perdu cette étape de la course.

Et la chute n'est pas si loin.

C'est comme une trêve dans une guerre contre tous.

Je ne suis pas heureux.

Je ne suis pas triste.

Je suis seulement coincé ici.

En suspens.

Dans l'attente.

Je regarde par la fenêtre,

Mes poings accrochés aux barreaux,

Et je rêve

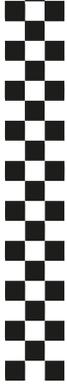
Et me demande quelle sera la suite.

Je suis aussi vivant que n'importe qui et pas plus mort qu'un autre. Il n'y a pas d'espérance ici. Toutes les promesses ont été rompues comme des prières de la dernière chance dans l'abattoir de l'amour. Avant que le couperet ne tombe.

Personne ne vient ici pour que l'on se souvienne de lui.

On vient ici pour oublier.

Et être oublié.



J'AI BESOIN D'UN PUTAIN DE BOULOT

AFIN D'ÉVITER DE DESCENDRE plus bas encore sur la sacro-sainte échelle sociale, je dois trouver un boulot. Et survivre. Acheter à manger. Payer le loyer. Et faire tous ces autres trucs que l'on attend de moi. J'ai un diplôme universitaire. Mais un diplôme de philosophie dans le Sud profond, ça vaut pas un clou. C'est comme un diplôme en astrologie, en ornithologie ou en fabrication d'animaux en ballons. Tout le monde s'en fout. C'est pire que d'être un musicien – mon autre job, qui ne rapporte pas grand-chose.

Tout ce dont j'ai besoin dans l'immédiat, c'est d'un boulot merdique et d'une paie régulière, afin de ne pas être un poids mort dans ce train fou, connu aussi comme l'état actuel de ma vie.

Alors j'ouvre le journal et jette un œil aux offres d'emploi.

POSTES DISPONIBLES

Plongeurs

Tuyauteurs

Chauffeurs routiers

Blanchisseurs

Éboueurs

Avoir un permis de conduire vierge de contravention

Avoir un casier judiciaire vierge

Véhicule indispensable

Test obligatoire de dépistage de drogue

Bonne attitude

Ces boulots sont tous merdiques. Ou merdiques à des degrés divers. Parmi les centaines d'annonces, une seule me semble ne serait-ce qu'un peu attrayante :

ON RECHERCHE : CHAUFFEURS DE TAXI

Bonne rémunération

Permis de conduire vierge de contravention

*Avoir 21 ans ou plus et être titulaire du permis pour transport
de passagers*

Se présenter en personne

Ça pourrait être intéressant.

Plus tard ce jour-là, je vais jusqu'à l'adresse indiquée dans l'annonce, qui, assez étrangement, n'est pas très loin du terrain vague où se trouve mon motel. La société de taxi est située dans la zone industrielle d'un secteur délabré de la ville. Il s'agit d'un gigantesque bâtiment en ferraille encerclé d'herbes folles et de fil barbelé. À côté, le terrain recouvert de gravier est un champ de taxis. Certains sont en état de rouler. D'autres non.

J'entre dans le bâtiment. Deux types sont attablés et boivent du café.

À qui je dois m'adresser pour présenter ma candidature ?

« Tu veux conduire ou être au standard ? »

Conduire.

Il pointe son doigt vers un couloir. J'avance dans cette direction. Regarde autour de moi. Passe devant un placard et une salle de pause où les chauffeurs s'asseyent en attendant de commencer leur service. Je continue de marcher et arrive devant un bureau. À l'intérieur un homme est assis. Cheveux poivre et sel. Fin de cinquantaine. Grand.

Est-ce que c'est ici que je dois me présenter pour être chauffeur ?

« Entrez. Asseyez-vous. »

Il s'appelle Joe. Il me dira par la suite qu'il est originaire de Palestine, mais qu'il a grandi au Koweït. La plupart de sa famille vit en Jordanie. Il a fini par émigrer aux États-Unis pour aller à l'université en Louisiane. C'est le patron. Il est amical et décontracté.

« Où en est votre permis de conduire ? »

En règle.

« Vous avez été condamné comme délinquant sexuel ? »

Nan.

« Pas d'infraction pour conduite en état d'ivresse ? »

Non.

« Vous pouvez travailler de nuit ? »

Oui.

« Vous avez un bon contact avec les gens ? »

La plupart du temps.

« Vous vous droguez ? »

Non.

« Vous pouvez commencer vendredi ? »

Oui, je peux.

« Vous êtes embauché. »

Il m'explique rapidement la procédure pour obtenir un permis pour transport de passagers. On en a besoin pour ce boulot. De même que le permis de catégorie D. Il faut pour cela passer un autre examen de conduite.

« Apportez-les vendredi. On fera les papiers à ce moment-là. »

OK. Merci.

Je sors et rentre au motel.

J'arrive pas à y croire. J'ai un putain de boulot.



VOILÀ LE CONTRAT

LES TAXIS PASSENT VINGT-QUATRE HEURES par jour à rouler, trois cent soixante-cinq jours par an. Ils ne s'arrêtent jamais. Les chauffeurs travaillent par tranches de douze heures, de 4 h à 16 h, ou l'inverse. On m'attribue le service de nuit. Je travaillerai donc de 16 h à 4 h. Il n'y a pas de salaire horaire. Chaque chauffeur touche une commission de 45 % sur les gains effectués pendant le service. Si tu rapportes cent dollars, tu en gardes quarante-cinq.

Les journées commencent toutes de la même façon. Se présenter au dépôt entre 15 h et 16 h. Signer la feuille de présence. Attendre de se faire attribuer un taxi. Finalement, quelqu'un appelle ton nom et te tend les clés d'un véhicule. Chaque nuit, c'est un taxi différent. Il n'y a pas de taxi attribué de façon permanente, excepté pour les chauffeurs plus âgés qui sont là depuis des dizaines d'années.

Étape suivante : tu vas au parking. Trouves le taxi. L'inspectes. Vérifies les niveaux. Vérifies les feux de stop, les phares, les essuie-glaces. Tu t'assures que tout fonctionne et est propre. Si quelque chose ne va pas, tu retournes en informer le chef d'équipe afin

de ne pas en être rendu responsable une fois ton service terminé. Quand tu as fini d'inspecter la voiture, tu signales au régulateur par la radio CB que tu es prêt à partir et à commencer ton service.

À partir de ce moment-là, tu passes les douze heures suivantes à répondre aux appels. Toute la nuit. Pas de pause, si ce n'est pour pisser dans une allée ou manger sur le pouce un hot-dog de station-service. Vers 4 h, parfois plus tard, le régulateur t'indique que ton service est terminé et que tu dois ramener le taxi au dépôt pour le changement d'équipe.

Avant la fin du service, chaque chauffeur doit refaire le plein, nettoyer et aspirer la voiture qui lui a été assignée.

C'est mon boulot.

Je suis désormais chauffeur de taxi.

JOURNÉE D'ENTRAÎNEMENT



AVANT D'ÊTRE LÂCHÉS AU VOLANT D'UN TAXI, les chauffeurs nouvellement recrutés doivent effectuer leur premier service avec un chauffeur vétérân. Le chauffeur expérimenté apprend au nouveau les bonnes pratiques du métier et répond à toutes les questions qu'il pourrait avoir. Mon formateur s'appelle Billy. Il a une moustache soigneusement taillée, semblable à celle d'un flic d'âge mûr. Cela le fait paraître plus vieux que ses trente-deux ans.

« J'ai un visage de bébé. Ça le fait pas, dit-il. Les gens pensent qu'ils peuvent avoir le dessus. »

On reçoit des appels toute la nuit.

Billy fume sans interruption. Et parle beaucoup.

« Ça fait cinq ans que je conduis un taxi. »

On commence à prendre en charge et à déposer des passagers. Il semble proche d'un certain nombre d'entre eux.

« C'est des habitués. »

Billy allume une autre cigarette et appuie sur l'accélérateur.

« J'ai des infos compromettantes sur tout le monde dans cette ville. Drogue, sexe, paris, boîtes de striptease. Et j'en passe. Tout le monde a des trucs à cacher. »

Il aime parler des femmes.

« J'aime le sexe. Tu peux tirer ton coup dans le taxi. Pas souvent, mais ça t'arrivera. »

Régulièrement, Billy grogne et passe sa main sous le siège.

Il en ressort alors un spray Lysol qu'il vaporise partout dans la voiture.

« La plupart des taxis schlinguent. Tu dois les garder en bon état. On a plus de pourboires avec un taxi propre. »

Comme la majorité des chauffeurs que je vais rencontrer dans l'année à venir, il fume cigarette sur cigarette.

« Je fume toute la nuit. Ça maintient éveillé. »

Il ne fait aucun lien entre le fait de fumer et la mauvaise odeur de la voiture.

« Je baisse juste la vitre. »

Selon les recherches de Billy, 70 % de l'activité des taxis reposent sur une clientèle locale qui n'a pas de voiture et pas les moyens de s'en acheter une.

« Des gens pauvres qui veulent juste aller au boulot. »

Le réseau de bus de la ville est insuffisant.

« Il s'arrête à 22 h. Alors les gens prennent des taxis. »

Parmi les clients restants, 20 % sont des voyageurs qui arrivent ou partent de l'aéroport ou de la gare routière Greyhound.

« Les derniers 10 % sont des gens ayant été condamnés pour conduite en état d'ivresse, ou voulant éviter de l'être. »

Un trajet avec un passager – le prendre en charge et le déposer – est appelé une « course ».

« T'auras de bonnes courses, de mauvaises courses, et tout ce qu'il y a entre les deux. Te fais pas de bile pour les mauvaises courses. Mais fais gaffe si t'as trop de bonnes courses. »

Pourquoi ?

« Les autres chauffeurs se mettront à te détester. Ils sont super jaloux, surtout si t'es nouveau et que t'enchaînes les bonnes courses. Ils penseront qu'il y a quelque chose entre toi et le régulateur. »

Comme quoi ?

« Ils penseront que tu couches avec elle ou lui. »

Billy note toutes ses courses dans un carnet. Pour chacune, il inscrit l'adresse, la destination et le prix total. Il n'y a pas de compteur dans les taxis de Lafayette. Le tarif de chaque course est fixé par le régulateur selon une formule maison qui prend en compte la distance parcourue à l'intérieur et à l'extérieur des limites de la ville et de l'État.

Pourquoi les taxis ont pas de compteur ?

« Je pense que les gens s'en sont trop plaints. C'est mon avis. Ils regardaient le prix de la course monter en étant arrêtés à un feu, et ça les rendait dingues. Ils se plaignaient. Et puis la circulation à Lafayette est tellement mauvaise aux heures de pointe que ça a fait qu'empirer les choses. Donc aujourd'hui, les régulateurs estiment tout simplement la distance parcourue à partir d'un plan quadrillé de la ville. »

Alors qu'il est arrêté à un feu, Billy déchire une feuille de son carnet et écrit fébrilement dessus. Il la jette sur mes genoux.

« C'est tes codes pour les courses. »

À quoi ils servent ?

« C'est comme ça que tu communique avec le régulateur. C'est les codes de la radio CB, comme ceux que les flics utilisent. Des raccourcis, en somme. »

CODES RADIO CB

10-1 = Je sors du taxi.

10-2 = Je suis de nouveau dans le taxi.

10-3 = Répétez la transmission.

10-4 = Oui/affirmatif.

10-5 = Mon taxi est vide et disponible.

10-6 = Appelez la police (le code d'urgence).

En allumant une nouvelle cigarette, Billy appuie sur le klaxon, se glisse dans la circulation, et hurle sur un automobiliste.

« Va te faire foutre ! »

Il soupire. « Les gens sont des cons. »

Il pointe du doigt dans le rétroviseur et gesticule, s'énervant dans un dialogue intérieur avec le conducteur en faute.

« Fais pas 10-6, à moins d'avoir vraiment une urgence. »

Ça arrive souvent que les chauffeurs utilisent le 10-6 ?

« Sans arrêt, répond-il. Les gens te baratinent. Essaient de te voler. Parfois un client refuse de payer. Toutes sortes de merdes. »

Pourquoi ils veulent pas payer ?

« Ils sont bourrés ou fous, et ils pensent que tu les fais trop raquer. »

Ça arrive souvent ?

« Très. Les gens se plaignent de tout. Tu verras. Ils sont cinglés. »

Pendant les quatre premières heures du service, Billy prend en charge et dépose deux douzaines de clients, et note méticuleusement chaque course dans son carnet qu'il garde à portée de main.

« Si tu fais pas le con, tu feras quarante courses en une nuit. »

Qu'est-ce que t'entends par faire le con ?

« Péter les plombs. Pas répondre à la radio. Fumer du crack. Aller chez toi faire une sieste. »

Il y a des chauffeurs qui font ces trucs-là ?

« Oh ouais, tout le temps. Les chauffeurs sont tarés. Et ceux de nuit sont les plus tarés de tous. Qui d'autre voudrait conduire à longueur de nuit dans des quartiers craignos, avec des inconnus et des dingos qui essaient de te voler ? »

Et pour le crack ?

« Y a deux chauffeurs de nuit qui en prennent. Ils ont juste pas encore été chopés. Tu verras lesquels. Ah, et aussi, presque tout le monde gobe des cachetons. Pas tous, mais la plupart. »

Quelle sorte de cachetons ?

« Des antidouleurs. Pourquoi ? T'en as ? »

Billy me fait un clin d'œil et dirige le taxi vers un parking en slalomant pour éviter des piétons.

« Je rigole, mais si t'en trouves, fais-moi signe. »

Il s'arrête devant une épicerie. Jette sa cigarette par la fenêtre.

Nous attendons.

Qu'est-ce que je dois savoir d'autre?

« Les régulateurs vont te détester. Surtout parce que t'es nouveau et que tu sais pas encore bien ce que tu fais. C'est des conards. Mais t'es obligé de les supporter. »

Pourquoi?

« C'est eux qui te font gagner du fric. Ils décident qui aura droit à quelle course. Ils te niqueront bien profond si tu te les mets à dos. Ils te feront faire que des courses à cinq dollars toute la nuit. Et s'ils pensent que tu fais des conneries, ils te renverront chez toi. »

Ils font ça avec tous les nouveaux chauffeurs?

« Oh ouais, ils te traitent comme de la merde, mais ça fait partie du deal. »

Ah ouais?

« Ils sont durs avec les nouveaux chauffeurs. Ils vont essayer de te faire démissionner ; ils vont te faire enchaîner les courses pourries. Juste pour voir si t'es fait pour ce genre de boulot. Ils vont t'insulter à la radio. Te donner l'impression d'être un con. »

À ce point-là?

« La moitié des nouveaux chauffeurs arrêtent pendant la première semaine. Tu dois juste serrer les dents. Et rester calme. Réponds souvent 10-4. »

Combien de temps dure ce rite de passage?

« Environ deux semaines et ensuite, si t'es toujours là, ils laissent filer et te traitent normalement. »

Je hoche la tête.

« Tu t’y feras. »

On n’arrête pas pendant le reste du service de Billy, prenant en charge et déposant des douzaines de passagers. Sans discontinuer. Encore. Et encore. Encore et toujours. Les capacités multi-tâches de Billy sont impressionnantes. Il arpente les rues tout en évitant les piétons, en extrayant de la monnaie de ses poches, en faisant la conversation avec ses passagers et en donnant de brusques coups de volant pour garder le contrôle du taxi. Il fait tout ça tout en entrant régulièrement en communication avec le régulateur, et en notant les adresses et le prix des courses dans son carnet méticuleusement organisé.

C’est à la fois effrayant, bizarre et assez remarquable.

« Je glande pas. Je suis là pour bosser et gagner du fric. »

On dirait que t’es assez bon à ça.

« C’est vrai. Je suis un des chauffeurs qui rapportent le plus. Ils savent que je fais le boulot. »

La soirée se poursuit péniblement, on prend en charge et on dépose approximativement quarante ou cinquante passagers. Il y a très peu de moments de répit. Voire aucun. On ne s’arrête même pas pour manger.

« Je mange sur le pouce. J’attrape quelque chose dans un drive-in et continue de rouler. »

Et si t’as un coup de barre?

« Je fume une cigarette. Ou j'avale un cacheton. »

C'est un truc normal en service de nuit ?

« Je te l'ai dit, tous les chauffeurs de nuit sont cinglés. C'est pour ça qu'ils font les nuits. »

Ah ouais ?

« Eh ouais. Et ceux qui sont pas cinglés, ils font les journées. »

Vers 4 h, à la fin du service, Billy fait le plein et se rend jusqu'à une station de lavage en self-service. Il saute hors du taxi et l'asperge furieusement. Mousse. Jets d'eau. Il aspire aussi l'habitacle, et en extrait de la petite monnaie, des peignes, des cure-dents et autres conneries ayant glissé sur la banquette arrière pendant la nuit. Tout est plié en moins de cinq minutes. Une fois ces tâches obligatoires effectuées, on se dépêche de rentrer au dépôt pour y ramener la voiture, remplir la paperasse, se faire régler.

« T'es payé chaque nuit. En cash. C'est ce qu'il y a de mieux dans ce boulot. Si t'as une petite facture à régler, boum. Saute dans le taxi pour la nuit et gagne ce qu'il faut pour. »

Je suis Billy au dépôt. Il entre dans une pièce sur le côté du bâtiment, où un employé de nuit vérifie sa feuille de service, ainsi que d'autres documents. Billy lui tend son reçu pour l'essence et la totalité du cash récolté, moins les pourboires. L'employé calcule la part de Billy et lui donne cent cinquante dollars. Son service est officiellement terminé.

« Voilà. On a fini. »

Il se dirige vers le parking. Je le remercie pour sa sagesse professionnelle et lui souhaite une bonne nuit.

« T'as d'autres questions? »

Aucune en particulier.

« Bien. Le reste, tu devras l'apprendre par toi-même. »