



— JEAN-LUC CHARRIÈRE —

**La revanche
du Bonnet d'Âne**

Une vie d'aventures couchée sur le papier

Si on revient vous parler aujourd'hui de Jean-Luc Charrière (voir LR n°935 de septembre 2015), c'est que cet ex-routier au long cours a écrit le livre de sa vie... Pionnier sur le Moyen-Orient, il a enchaîné sur le Sénégal, le Maroc et l'URSS, avant de diriger une grosse société de transport en France... Mais pas seulement ! Dans *La Revanche du Bonnet d'Âne*, on se laisse happer par les rebondissements d'un parcours totalement bluffant.

« Vous ne pouvez pas imaginer combien j'ai ramé pour accoucher de ce livre ! Il m'a fallu six ans, et encore, je me suis fait aider... Je paie le fait d'avoir lâché l'école à 14 ans. Je savais que de toute façon, je n'avais aucune chance d'obtenir mon certificat d'étude ! ». Son « évasion » du pensionnat a marqué pour Jean-Luc Charrière un point de non-retour : ce jour-là, il a banni

l'enfermement et a voué sa vie à l'aventure.

Jean-Luc Charrière a de qui tenir : la légende familiale lui attribue un ancêtre prestigieux, le fameux Papillon (Henri Charrière, incarné par Steve McQueen dans le film), qui est parvenu à s'évader du bagne de Cayenne. Que ce lien généalogique soit avéré ou non, peu importe : ce qui est sûr, c'est que Jean-Luc

Séance de dédicace pour l'ouvrage *La Revanche du Bonnet d'Âne* au restaurant-fumoir La Casa Pelletier, à Paris 14^e.

est habité par un formidable esprit d'aventure et a prouvé 1000 fois qu'il a en lui (comme chacun de nous) la capacité de tout surmonter.

Enfance martyre

Né en 1953 de parents ouvriers dans une usine d'aciérie de Savoie, sa vie n'a pourtant pas bien commencé. Sa mère peu aimante et son père violent et maltraitant se sont



débarrassés de lui quand il avait 7 ans en confiant son éducation aux pères très peu catholiques d'un pensionnat auvergnat... Cancre et dissipé, il a dû subir l'humiliation d'avoir à porter un bonnet d'âne gigantesque, et même un tablier d'homme-sandwich avec lequel il devait aller de classe en classe pour que chaque professeur y appose sa signature, Jean-Luc devenant bien sûr la risée générale.

Cette enfance meurtrie a provoqué en lui grand désir de revanche et, au final, nourri une belle rage de vivre. Le besoin d'en découdre l'a poussé à saisir toutes les opportunités qui se sont présentées à lui au fil de sa vie. Et elles n'ont pas manqué ! Si Jean-Luc Charrière a totalement sa place dans notre magazine, c'est qu'il s'est longtemps épanoui sur les routes du monde, au volant d'un camion.

Son destin se dessine dès sa fugue du pensionnat à 14 ans. Quand il tend le pouce au bord de la route, en

1. Une partie du convoi organisé par les routiers en Tir pour traverser le sud de la Turquie sans encombres, pour rejoindre la frontière irakienne via la Syrie. Dans cette région, les attaques des Kurdes ne sont pas rares.

2. Les crevasses sont telles dans le sud de la Turquie que les conducteurs doivent se faire tracter par des engins de chantier turcs.

3. Jean-Luc aligne une belle collection de visas.

4. Toujours dans la période Moyen-Orient de l'aventurier, de 1974 à 1978. Ici dans le désert du Koweït. On voit l'arrière du camion-remorque Saviem SM 260 VIT.

pleine Auvergne, c'est un conducteur routier qui l'embarque à bord de son Somua nez long. Ça sent bon l'huile, les pneus chauds et le gazole. « Il m'a déposé aux Halles de Paris, où j'ai tout de suite pu gagner quelques sous en déchargeant les camions la nuit. Ça a duré deux ans. Au tout début, je dormais dans les semi-remorques, le temps de recevoir l'autorisation parentale pour être admis dans un foyer de jeunes travailleurs, au sud de Paris. Pour mieux gagner ma vie, j'ai vite pris un travail d'archiviste supplémentaire en journée, pour les assurances ».

Le baptême du feu au Brésil

Jean-Luc devance l'armée et se retrouve à 18 ans avec tous les permis de conduire possibles en poche. Libéré à 19 ans, en 1972, il tombe sur une annonce : « Recherche conducteur pour long déplacement à l'étranger ». Sans

même savoir où se trouve le Brésil et bluffant sur ses capacités pour obtenir le job, il est trop heureux de larguer les amarres et passera deux ans en plein cœur de l'Amazonie, à piloter des scrapers (engins de déforestation) sur un tronçon de la future route Transamazonienne, longue de 5 000 km.

Abandonné à lui-même dans cet environnement plutôt hostile jusqu'à l'âge de 21 ans, il est entouré de baroudeurs et de mecs armés. « On dormait dans un bungalow tiré par un tracteur au fur et à mesure de l'avancement du chantier... J'ai été confronté aux Indiens (un grillage qui remplaçait le pare-brise nous protégeait des flèches qui nous visaient), aux insectes et autres animaux venimeux. Je ne suis pas rentré en très bon état, mais j'étais aguerri ! ».

De retour en Europe, à 22 ans, l'exotisme laisse place à sa première véritable expérience de conduite d'un



camion : Jean-Luc devient lignard entre la France et le sud de l'Italie, avec comme fait d'arme un séjour de deux mois dans un hôpital italien après la destruction de son ensemble lors d'un assoupissement. Désincarcéré, il a bien failli y rester...

L'appel du Moyen-Orient

Il a à peine repris la route (son patron lui donne une deuxième chance) qu'il perçoit l'appel du Moyen-Orient, où rares sont ceux qui s'aventurent (on est en 1974). Les industriels se plaignent de voir toutes leurs marchandises destinées à l'Irak et l'Iran bloquées par les conséquences de la guerre au Liban. Au culot, il arrive à convaincre l'un d'eux de cofinancer un camion que Jean-Luc n'a absolument pas les moyens de s'offrir, pour livrer la production à Bassorah, en Irak. Ce sera un Saviem neuf, un porteur SM 240 de 38 t équipé d'une remorque (un peu moins cher que les Berliet).

Il faut dire que la marchandise est précieuse : 25 t de diamants !

Pas des pierres précieuses, rassurez-vous, mais des diamants de forage qui serviront à extraire du pétrole en plein désert, à la frontière du Koweït. Reste à créer sa société, à bien étudier les cartes et à s'équiper en conséquence. Ce premier voyage au long cours via l'Italie, la Yougoslavie, la Bulgarie, la Turquie et l'Irak est un réel challenge, et l'enjeu financier est très important. Pas de plantage possible, son client-financier lui fait confiance !

« J'ai découvert la misère et la grisaille des pays communistes, les routes parsemées de croix tant elles étaient dangereuses, le monde des bakchichs et des contrôles interminables, les pistes poussiéreuses dans les déserts montagneux turcs qui faisaient office de routes... Entre la Turquie et l'Irak, j'ai dû circuler en convoi sous protection militaire au milieu des combats avec les Kurdes ». Pas de quoi décourager ce pionnier du Moyen-Orient...

Ce premier tour dure trois mois (dont 15 jours pour le retour, avec un chargement de choux marinés

1. Dans l'album de photos du Moyen-Orient figure aussi le passage par Bassora, dans le sud de l'Irak, où Jean-Luc allait ravitailler les puits en matériel de forage.

2. En Scania 111, en bordure de mer à Thessalonique (en Grèce) à l'époque des Transports Ricard, avec lesquels Jean-Luc est aussi parti en URSS.

3. Toujours en Grèce, en Scania 111, à l'approche d'Alexandroupoli, à la frontière turque. Le seul pays que l'aventurier n'a pas parcouru sur le continent européen, c'est l'Albanie... totalement fermée jusque dans les années 90.

4. Dans le désert d'Arabie saoudite, au début des années 70 en Saviem SM 260, chargé en marbre de Carrare pour l'agrandissement de la Mecque.

pour la région parisienne). Son industriel est si content du succès de Jean-Luc qu'il lui confie un nouveau chargement, cette fois pour l'Iran. Sa petite affaire se porte bien, mais pour faciliter la recherche de fret, il rentre dans les rangs des tractionnaires affrétés par la VIT. Valenton International Transport est parmi les toutes premières sociétés à travailler avec le Moyen-Orient, bien avant la Stouf.

La VIT lui impose d'être en double équipage et il doit se trouver un comparse. Il commence par charger chez Saviem à Blainville, à destination de Bagdad. C'est ainsi qu'il sillonne l'Irak, l'Irak, le Koweït, l'Arabie saoudite (notamment avec du marbre de Carrare pour l'agrandissement de la Mecque), le Qatar, le Yémen... Ses voyages dans ces régions hos-



tiles dureront quatre ans, toujours en Saviem puisqu'il opte bientôt pour plus de puissance avec un SM 280 TU d'occasion, dont les vitesses sont au volant. Sur la bâche, on peut lire « France-Moyen Orient ».

Midnight Express en Turquie

Lors d'un de ces voyages, Jean-Luc Charrière a connu la prison turque. « Nous avions pour consigne de ne pas rouler la nuit. Mais à 24 ans, fort de mon expérience, je me croyais à l'abri de tous les dangers et je ne tenais aucun compte des avertissements. Il faut dire que pour contrer la concurrence, les cadences s'étaient accélérées. En roulant à belle allure dans la nuit noire, j'ai heurté un troupeau de moutons en faisant un carnage, et blessé son berger ».

Quasiment lynché, Jean-Luc se retrouve avec un village complet à ses trousses et doit son salut à des militaires qui l'embarquent dans ce qui ressemble à une caserne. « C'était en fait une prison à ciel

La plaque que tient Jean-Luc (en 2015) et le tapis ont tous les deux une histoire. En Egypte, la plaque était attribuée à l'entrée du pays et devait être restituée à la sortie. Ecrite en arabe, elle permettait aux autorités d'identifier le camion. JL en a gardé une en souvenir. Quant au tapis, JL l'a marchandé en traversant le Bosphore contre une torche électrique qui lui a cruellement fait défaut pour se sortir d'un ensablement dans le désert irakien en pleine nuit. Pour lui, ce fut une leçon de vie... Aujourd'hui, Jean-Luc Charrière est l'un des tout derniers survivants parmi ceux qui ont fait le Moyen-Orient : il a commencé dès 1974, à 21 ans...

ouvert, où j'étais l'un des seuls Européens. Pendant les tractations du consul honoraire avec la famille du berger, j'ai été transféré dans une prison encore plus ignoble, où j'ai été soumis pendant plus de deux mois à des humiliations, à des brutalités, dans des conditions sanitaires innommables, avec une nourriture infecte. Ce fut une période difficile, presque Midnight Express ! ».

Le consul ayant réussi à faire baisser les exigences de la famille du berger à 8 000 \$, il avance la somme et fait libérer Jean-Luc. « Quand je suis sorti, j'étais un squelette. J'ai cru que je ne reverrais jamais la France ! ».

Fiancé contre son gré

Entre autres aventures, Jean-Luc Charrière raconte celle de ses fiançailles contre son gré en Irak. « J'ai eu la chance de connaître ce pays sous Saddam Hussein, avec une population avenante. On descendait au Bagdad hôtel. J'ai fait la connaissance d'une famille irakienne. On a vite sympathisé, ils me faisaient visiter leur pays, je leur ramenaient des

présents à chaque voyage, jusqu'au jour où j'ai été invité à un grand repas. Je sentais qu'il se passait quelque chose. A un moment, le père s'est levé pour faire un discours. On m'a traduit. A ma grande stupeur, il annonçait mes fiançailles avec sa fille ! Ça a été mon dernier voyage à Bagdad ! ».

En Iran, le Shah investit beaucoup l'argent du pétrole et du gaz pour moderniser son pays. Jean-Luc livre régulièrement des pièces mécaniques pour des stations de sports d'hiver autour de Tabriz, dans l'Azerbaïdjan iranien. « On faisait trois voyages par an. Le passage des frontières était très long, avec des bakchichs à régler un peu partout ». 8 000 km pour Bagdad, un peu plus pour l'Iran. « Il fallait passer le col du Tahir à plus de 2 000 m. Les épaves des camions Stoff servaient de panneaux indicateurs. Ils recrutaient beaucoup de jeunes sans expérience ! ».

En 1978, quatre ans après sa découverte du Moyen-Orient, Jean-Luc Charrière prouve une fois de plus qu'il sait saisir les opportunités quand elles se présentent. Attablé dans un Relais Routiers près de Marseille, il est abordé par Rudy, un ancien légionnaire qui le juge fiable étant donné son expérience des pays réputés très difficiles. « Il m'a juste dit qu'il cherchait un transporteur capable d'assurer la livraison de produits frais au Sénégal, pour le marché de Dakar. C'est ainsi que je me suis retrouvé en Afrique ».

Un an sur la route du poisson au Sénégal

Changement radical de continent, adieu la VIT, bonjour la Casamance. « Quand j'ai découvert le camion que m'attribuait Rudy à Dakar, c'était une véritable épave de Berliet GLR 260 sans couchette, pneus crevés, pare-brise cassé, ailes défoncées, pare-chocs tordu. Sans parler de la remorque frigorifique, qui était un tas de ferraille au plancher troué, aux portes arrière maintenues avec du fil de fer, et surtout un groupe frigo inopérant ! ».



Non, ce n'est pas une blague que lui fait Rudy ! Ce businessman lui assure qu'il va mettre une équipe sur la rénovation et que ça va marcher. « Le plus fort, c'est qu'ils l'ont rendu à peu près roulant, mis à part les craquements inquiétants de la boîte, l'épaisse fumée noire en sortie de pot ou les freins quasi inexistantes ».

Il faut aussi lui trouver un « graisseur », comme le veut l'usage au Sénégal. « J'ai donc eu avec moi pendant un an un p'tit gars de 15 ans qui s'affairait sur le camion pour les niveaux, le graissage et les réparations, et qui le surveillait quand je dormais. Parfois, je devais attendre plusieurs jours Amadou, parti en stop chercher un dépanneur ».

Chaque semaine, les deux compères vont se ravitailler en poissons et crustacés à la frontière de la Gambie, au port de M'Bour et à Saint-Louis, pour à chaque fois revenir à plein sur Dakar et son marché aux poissons. « J'avais de plus en plus de mal à me faire payer et je roulais trop ! Au bout d'une année à un rythme trop intense, j'ai préféré rentrer en France, avec de belles économies, non sans avoir négocié avec Rudy pour qu'il fasse passer à Amadou le

permis de conduire. Il a tenu parole et a fait de ce jeune le plus heureux des hommes ».

L'épisode des fermes pilotes au Maroc

En rentrant, à 27 ans (en 1978), Jean-Luc rencontre pendant une escale inattendue à Casablanca un homme chargé par le ministère de l'Agriculture français de mettre en place des fermes pilotes dans toutes les régions du Maroc. « Il avait besoin de quelqu'un pour acheminer tout le matériel depuis la France, mais aussi la Belgique, la Suisse et l'Allemagne. J'ai sauté sur l'occasion. J'ai immédiatement investi l'argent gagné au Sénégal dans un tracteur Saviem d'occasion et loué huit semi-remorques ».

Après plusieurs semaines passées à sillonner les routes pour charger meubles, charrues et tracteurs agricoles, en stockant au fur et à mesure les remorques pleines sur le port de Sète, c'est parti pour trois jours de mer vers Casablanca. Sur le ferry, il est le seul passager. « J'ai continué deux ans à effectuer ces rotations, avec au retour du textile (jeans, chaussettes, confections). L'équipage me connaissait bien, je mangeais avec les marins de toutes

1. Entre la période du Moyen-Orient et celle de l'ex-URSS, Jean-Luc a parcouru tous les pays scandinaves en Volvo F88 overdrive pour la Stimat, aujourd'hui disparue.

2. En 1978, après une année éreintante en transport de poissons au Sénégal dans des conditions moyennageuses en GLR 260 rafistolé, il trouve moyen de repartir rouler, cette fois au Maroc, pour acheminer tout ce qu'il faut pour construire des fermes-écoles. Ce Berliet TR 260 servait sur le sol marocain à acheminer les remorques arrivées au port de Casablanca.

les nationalités, dont un Yougoslave, Vladimir, avec lequel j'ai noué un grand lien d'amitié ». Ce Vladimir jouera un rôle décisif ultérieurement, comme on va le voir.

Fin de la période africaine. Jean-Luc Charrière entend que les transports Ricard cherchent un chauffeur pour acheminer d'énormes ordinateurs en URSS... L'appel de l'Est le séduit. Cet hiver 1979, il est envoyé à Moscou (à 1 600 km de Paris !) avec un chargement Honeywell Bull destiné à l'agence Tass, l'unique organe de presse de l'Union soviétique d'alors. Son Ford Transcontinental 280 doit franchir l'Allemagne de l'Est et la Pologne. Obtenir les papiers est très complexe.

C'est parti pour Moscou !

« L'Est était un mystère à cette époque. Poznam, Varsovie, Minsk, Moscou. On roulait à deux camions, et pour manger, on alternait les soupes populaires et nos boîtes de cassoulet ». Froid intense (-20°), paranoïa totale aux postes-frontières, attentes interminables, fouilles au corps, convoi entre des rangées de barbelés, autoroutes complètement défoncées, sensation de pays en guerre, miradors tous les 100 km



L'esprit de transmission

C'est ce qui épaté le plus chez Jean-Luc Charrière... Il ne se contente pas de saisir inlassablement les opportunités, il a aussi une profonde volonté de prouver à la jeunesse qu'on peut s'en sortir en toutes circonstances.

Pour faire passer son message d'espoir aux jeunes d'aujourd'hui, Jean-Luc Charrière intervient régulièrement auprès d'étudiants de la Sorbonne ou de lycéens, en tant que membre de l'association 100 000 entrepreneurs. Lui qui n'a même pas son certificat d'étude donne à ces jeunes le goût et le désir d'entreprendre en leur racontant son parcours d'autodidacte.

« Je prêche la bonne parole en leur suggérant de ne jamais regarder derrière soi et de toujours aller de

l'avant. Même sans diplômes, on peut y arriver ! D'autant qu'aujourd'hui, les aides techniques et financières sont bien plus nombreuses qu'à mon époque ».

Par la même occasion, Jean-Luc fait auprès des étudiants l'apologie du métier de routier. *« Cette profession m'a tout donné, leur explique-t-il. J'y ai appris la liberté, l'autonomie, la dureté de la vie et l'humilité. Je n'y ai eu que des joies. J'ai eu la chance de connaître la plus belle époque du transport ».*

pour faire tamponner les papiers, des centaines de kilomètres de route verglacée pour finir...

Le voyage entre l'usine Honeywell à Toulouse et Moscou aura pris une dizaine de jours. *« À l'arrivée, nous étions invités au restaurant face au Kremlin avec caviar pour tout le monde, comme dans un rêve ! On a vendu des jeans, du parfum que l'on avait emmené, au pied du camion, croyant faire fortune avec des millions de roubles amassés. On pensait pouvoir s'acheter un camion en rentrant, avant de se rendre compte qu'on ne pouvait pas les changer, et qu'au final cela ne valait pas grand-chose... ».*

C'est sur la route du retour que survient l'un des plus pénibles épisodes dans la vie de Jean-Luc Charrière. *« Près de Varsovie, j'ai frappé deux jeunes qui tentaient de voler mon camion. En attendant d'être jugé, j'ai été emprisonné dans une cellule avec des gars aux tronches de tueurs, alors que moi, j'étais blond et mince. Je ne donnais pas cher de ma peau ».*

Et là, il se passe une chose incroyable. *« J'ai entendu un gars m'appeler par mon prénom. C'était Vladimir ! Il était là, dans cette cellule,*

3. C'est avec ce Saviem SM 260 qu'il sillonnait la France pour charger charger meubles, charrues et tracteurs agricoles.

4. En Ford Continental par -20°, à l'entrée en Pologne pour livrer des ordinateurs Honeywell Bull à l'agence Tass de Moscou.

à Varsovie... ». Grâce à lui, Jean-Luc est protégé pendant les deux mois dans cet enfer, avant d'être enfin jugé et relaxé. Il récupère son camion et rentre fissa, sans rien pouvoir faire pour sauver Vladimir.

De retour en France, l'aventurier aspire au calme. Les voyages périlleux, c'est fini pour lui ! Il fait du transport international mais se limite aux frontières de l'Europe, et finit même par se fixer en France, pour ne pas trop s'éloigner de la femme qu'il a rencontrée et épousée, une Bretonne qui lui donne une fille.

Il a l'idée de vendre des produits surgelés à domicile du côté de Douarnenez. Ça marche très bien, sauf qu'au bout d'un an et demi, il s'ennuie et décide de reprendre la grande route en tant que salarié (en commençant par l'Italie), avant de se transformer en commercial à la recherche de clients pour TLA, un petit transporteur de la région parisienne, à la tête de sept camions. L'innovation d'alors, c'est le stockage et la logistique, qui leur permettent d'acquérir de gros marchés avec des industriels. Pour Jean-Luc, c'est une première approche du rôle de chef d'entreprise.

Sa propre entreprise de transport, pionnière dans le groupage

« Dix ans plus tard, on avait 250 salariés. Mais je ne voyais pas d'évolution possible et j'ai préféré répondre en 1998 à une autre sollicitation très intéressante d'une PME du Sud-Est d'une trentaine de salariés, dont 20 chauffeurs, la Serta. L'idée était de développer un système de relais assez innovant pour l'époque entre la Normandie, où j'étais basé, et la région Paca. C'est ce qu'on appelait le groupage ».

En dix ans, la société compte 450 salariés et plus de 200 camions, jusqu'à devenir un spécialiste du transport de matières dangereuses en colis, avec les formations et le matériel ad hoc. Six agences voient le jour en France et à Bruxelles, et la Serta finit même par racheter l'activité internationale de Transalliance, sur l'Italie, la Grande-Bretagne et le Bénélux. *« La crise de la cinquantaine aidant, mon associé et moi avons décidé de passer à autre chose et de revendre la société. En 2008, Logitrans, qui était plus petit que nous, s'est porté acquéreur ».*

C'est à cette époque que Jean-Luc s'intéresse à la gestion du per-



sonnel et, de fil en aiguille, il est élu représentant des employeurs au tribunal des prud'hommes de la région Dieppe-Rouen, puis est nommé président d'audience (c'est-à-dire juge). « Ces fonctions m'ont propulsé intellectuellement », reconnaît-il aujourd'hui.

Convoi humanitaire au Caire

Avant les révolutions arabes, Jean-Luc Charrière a enquéillé aussitôt sur un nouveau challenge. À 62 ans, fort de ses vingt ans en tant que juge aux prud'hommes, il entame une validation des acquis (puisque'il n'a aucun diplôme, pas même son certificat d'étude, rappelons-le) pour accéder à deux ans d'études à Assas et obtenir le diplôme universitaire de Médiateur judiciaire auprès de la cour d'appel (pour un règlement des litiges à l'amiable).

Ils partent de Bruxelles en 2011 en double équipage au volant d'un Daf XF 460 toutes options pour rejoindre Le Caire avec du matériel scolaire récolté en Belgique, et des lits d'hôpitaux. Nouvelles aventures : Slovaquie, Serbie, Croatie, Bulgarie, Turquie, Syrie, Jordanie, avec à chaque fois des procédures interminables... Ils finissent par rejoindre l'Égypte en évitant Israël, où leur convoi est interdit de transit. Leur camion doit donc traverser la Mer Rouge en ferry depuis Aqaba.

À l'arrivée en Égypte à Nuweiba, les douanes refusent fermement de les laisser passer ! Jean-Luc et Daniel devront patienter onze jours pour être tirés de là par le consul de Belgique. La traversée du Sinai est une nouvelle épreuve. Une fois à des-

tinuation, la misère des bidonvilles leur saute à la gorge. Retour par la Lybie et la Tunisie, en longeant la Méditerranée, avec d'autres péripéties contées avec brio dans le livre.

Médiateur de la république, la consécration

Infatigable, alors qu'il pourrait aspirer à une retraite paisible, Jean-Luc Charrière a enquéillé aussitôt sur un nouveau challenge. À 62 ans, fort de ses vingt ans en tant que juge aux prud'hommes, il entame une validation des acquis (puisque'il n'a aucun diplôme, pas même son certificat d'étude, rappelons-le) pour accéder à deux ans d'études à Assas et obtenir le diplôme universitaire de Médiateur judiciaire auprès de la cour d'appel (pour un règlement des litiges à l'amiable).

Il décroche la mention bien. Quelle révolution pour un bonnet d'âne ! « J'ai cru que cette victoire allait me débarrasser de mon complexe intellectuel. Mais malgré ce diplôme, je l'ai toujours, c'est plus fort que moi. Alors je compense par un surplus de dynamisme », constate Jean-Luc.

Puis s'enchaînent quelques activités sorties de son cerveau fertile. D'abord une usine de remise en condition de batteries de chariots élévateurs acide-plomb. « Avec un ingénieur, j'ai monté un système pour donner une deuxième vie aux batteries. C'était avant les contraintes environnementales et de sécurité qu'on connaît aujourd'hui ». Puis la



Son dernier voyage, Jean-Luc l'a fait avec son ami de toujours, Daniel Godefroy, le patron des Transports Gorlier. Celui-ci rêvait de Moyen-Orient, mais la période glorieuse était révolue. Tous les deux ont monté une opération humanitaire en Daf XF 460 Super-space Cab pour livrer du matériel dans les bidonvilles du Caire, en Égypte.

création d'une entreprise de cordistes (travaux de nettoyage et de réparation en situation difficile et en hauteur), qui l'amène à intervenir sur les monuments historiques.

En revendant ses parts à 67 ans, Jean-Luc aurait décentement pu opter pour une douce retraite. Mais non ! Parallèlement à ses fonctions au tribunal des Prud'hommes et à la Cour d'appel, l'écriture du livre qu'il présente aujourd'hui l'a accaparé six ans, en parallèle de sa passion pour le vin, la cuisine et... les cigares, symboles de réussite, qu'on retrouve dans la gueule de l'âne en couverture de sa biographie.

Sa dernière lubie : passer sa licence de pilote d'avion ! La pratique, c'est dans la poche, mais il doit désormais réussir la théorie, très complexe. « J'ai longtemps fait de la compétition automobile, qui m'a d'ailleurs fait perdre pas mal d'argent. Ce qui m'excite aujourd'hui, c'est un nouveau rêve : partir en Australie et y conduire un road train. Et aussi aller à la découverte du Japon ». La vie est trop courte pour quelqu'un comme Jean-Luc ! ●



La revanche du Bonnet d'Âne

272 pages (avec quelques photos)

23,60 €
Éditions du Panthéon

À commander auprès des librairies ou sur les sites internet.