

Liberté

LIBERTÉ
ART & POLITIQUE

Les rites du camionnage

Simon Brousseau

Numéro 333, hiver 2022

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/97280ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Collectif Liberté

ISSN

0024-2020 (imprimé)

1923-0915 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Brousseau, S. (2022). Compte rendu de [Les rites du camionnage]. *Liberté*, (333), 78–79.

Tous droits réservés © Simon Brousseau, 2022

Cet document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

Les rites du camionnage

Simon Brousseau

Serge Bouchard
Mark Fortier
Du diesel dans les veines
La saga des camionneurs du Nord
Lux, 2021, 224 p.

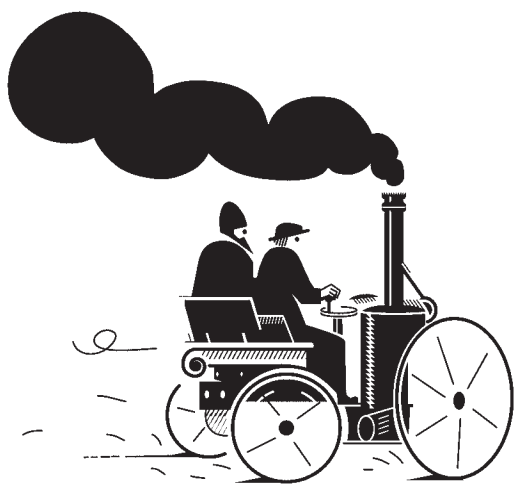
« **L**orsque le truckeur de longue distance descend de son camion, écrit Serge Bouchard, il revient de loin, et cela paraît. » *Du diesel dans les veines*, dernier livre de l'auteur à paraître de son vivant, revient lui aussi de loin, car il s'agit d'une réécriture de la thèse de doctorat qu'il a consacrée aux camionneurs du Nord-Ouest québécois des années 1970. Nous pouvons donc observer à l'état naissant, dans ces pages qui font revivre un monde aujourd'hui disparu, la curiosité et l'empathie qui distinguent le travail de Bouchard, tout cela grâce à Mark Fortier, qui a su voir la valeur du manuscrit et qui a proposé à l'auteur de le réécrire avec lui.

Cet essai s'intéresse à la culture vivante, vécue par des êtres de chair. Bouchard s'y montre attentif au quotidien des camionneurs, à leurs habitudes (les vérifications d'usage avant chaque départ, les deux May West pour la route, la sieste dans le stationnement du restaurant avant de repartir, etc.), mais aussi à leurs récits et à la vision du monde qui s'en dégage. Un des intérêts de cette étude est qu'elle s'attache à une culture fragile, éphémère, et qui est partagée par un nombre restreint d'individus. Elle éclaire la façon dont discours et pratiques surgissent, circulent et se transforment au sein d'un espace social. En effet, cet environnement était pour l'anthropologue plutôt simple à circonscrire : l'entrepôt où le chargement des camions a lieu, l'unique route qui le relie au barrage

La Grande-2 (LG-2), les rares restaurants qu'on y trouve, et puis la toundra enneigée à perte de vue et les animaux qu'on y rencontre. La traditionnelle halte au restaurant est un rituel qui permet aux camionneurs, en plus de se nourrir, de raconter leur expérience de la route, ce qu'ils y ont vu, les dangers qui s'y dressent et la façon de s'en prémunir. On découvre les mille et un soins qu'un camionneur prodigue à son camion, qui possède un nom, sa personnalité, ses caprices. Cette personnification de la machine en créature mythique s'accompagne d'ailleurs d'un savoir mystérieux : « les bons camionneurs conduisent au son » et « entretiendraient une relation si intime avec leur machine qu'aucun indicateur technique ne leur serait nécessaire ».

Cet intérêt pour une catégorie d'individus qu'on pourrait considérer, à tort, comme étant sans culture propre, est également porteur d'une leçon à propos de l'idée même de culture : là où il y a des humains, il y a des pratiques culturelles qui peuvent révéler, comme c'est le cas ici, le surplus de sens d'un métier qui n'est pas réductible à son utilité. Il s'agit d'interroger la façon dont un groupe d'individus, ayant des pratiques communes, développe des signes, des manières de faire, un langage qui leur permettent de faire communauté et de passer plus de cent heures par semaine sur la route déserte de six cent cinquante kilomètres qui relie Matagami à LG-2. D'ailleurs, l'essai montre bien ce que l'immense chantier de la Baie-James avait de singulier. Contrairement aux camionneurs qui doivent rouler sur des routes peuplées d'automobilistes imprévisibles et souvent dangereux, ceux de la Baie-James travaillaient dans une solitude qu'ils prisait, mais dont ils devaient aussi se méfier, car la contemplation favorisée par les grands espaces du Nord ne fait pas bon ménage avec la précaution qu'une route glacée et isolée requiert.

Le fait de s'intéresser aux us et coutumes qui humanisent les travailleurs plutôt que de les réduire à leur force de travail éclaire la portée politique des recherches de Bouchard. En montrant que ces travailleurs possèdent une culture, celui-ci révèle une richesse liée au monde du travail qui transcende la notion de productivité. L'auteur insiste sur cette idée en disant qu'il a toujours cherché à témoigner de la « vitalité symbolique » au cœur des sociétés modernes. Il s'agit de prendre la culture à témoin pour montrer que les humains résistent à l'assujettissement par le travail. Car, selon Bouchard, on peut observer « le surgissement d'une pensée sauvage au cœur même des activités productives, l'invention d'un monde de significations qui enrobe la rationalité économique pour lui donner un surcroît d'âme ». Évidemment, certains des rituels évoqués, ceux de l'entretien du camion ou encore de la mise en récit des périls de la



Et pendant ce temps, les lettrés.

route, n'échappent pas à la logique de la productivité, puisque la liberté associée par le camionneur à son métier dépend de l'arrivée à bon port de la marchandise qu'il transporte. Cependant, le chemin parcouru n'a pas pour unique but la livraison du chargement ; le camionneur s'attache à la route, aux espaces parcourus, au silence et à la solitude conférant à son travail un caractère méditatif qui « transforme la conduite en un rite » et qui le met, un peu comme les brahmanes étudiés par Marcel Mauss, « en état de créer des mondes ».

À ce sujet, il est bon de se rappeler que le mémoire de maîtrise de l'auteur portait sur les Innus de la Côte-Nord, dont le nomadisme saisonnier donnait lui aussi lieu à un rapport au territoire marqué par la traversée et par la répétition de gestes et d'itinéraires qui, dans la durée, devenaient porteurs de signes invisibles à un œil inattentif ou indifférent : « Les Innus ont engendré un monde à partir de presque rien : des êtres humains, la rude nature labradorienne, la routine du trappage, les jours qui viennent et qui passent. Ils se fondaient littéralement dans un décor qui, aux yeux de la plupart d'entre nous, passait pour hostile et stérile. » Qu'il soit question des Innus qu'on ne sut percevoir autrement que comme des « misérables » et des « imbéciles heureux », ou des camionneurs qui étaient, aux dires des gérants et des répartiteurs questionnés par Bouchard au début de ses recherches, « sans intérêt », il s'agit toujours de révéler la culture, l'émouvante ingéniosité des humains faiseurs de mondes, là où on la croyait absente.

Évidemment, la culture innue et celle des camionneurs sont loin d'être identiques, notamment parce que cette dernière émerge dans le contexte d'un travail salarié, avec tout ce que cela suppose de contraintes et de relations de pouvoir. Bouchard est conscient du caractère problématique de la situation du travailleur qui s'attache à ce qui l'épuise. Ce métier rude, qui use le corps et l'esprit, lui offre l'occasion de réfléchir à la notion de dépense et au fait que la liberté a un prix. « Nul ne comprend véritablement les êtres humains, écrit-il, s'il est indifférent à la force qui les fait marcher, s'engager, rouler, s'aliéner et puis mourir. » Cette tension entre le sentiment de mener une vie libre et le fait d'être aliéné par ce qui rend possible l'exercice de cette liberté, fait de la figure du camionneur un exemple du fonctionnement contre-intuitif des pratiques culturelles, marquées par la dilapidation des forces vitales et une certaine improductivité. « L'aliénation paradoxale de l'être qui s'attache à son labeur » n'est pas purement négative, dans la mesure où le sujet, par définition, ne sait s'en tenir à la rationalité froide qui constitue pourtant l'idéal inatteignable des sociétés capitalistes : « Les routiers sont assis dans une machine qui les mène tout droit dans l'intériorité de la conscience humaine. Au moyen de ce qui semble n'être qu'un camion, qu'un travail répétitif et ennuyeux, ils jouissent des paysages et de la poésie, de la beauté du mouvement, de la musique d'une vie qui se gonfle, se bat et rebondit. »

Alors qu'on cherche dorénavant à maximiser l'efficacité du transport des marchandises en surveillant les déplacements des travailleurs à l'aide de GPS, ou encore en les remplaçant carrément par des machines, cette thèse terminée en 1980 ressurgit à point nommé. Elle célèbre la beauté des détours qu'emprunte la culture pour nous éloigner de la ligne droite de l'efficacité qui, lorsque suivie jusqu'au bout, nous réduit à l'état d'humains-machines pour qui il est de plus en plus difficile de donner à la beauté et au mystère le temps qu'il leur faut pour s'inviter dans nos vies.

*Ce métier rude lui offre
l'occasion de réfléchir à la
notion de dépense et au fait
que la liberté a un prix. « Nul
ne comprend véritablement
les êtres humains s'il est
indifférent à la force qui
les fait marcher, s'engager,
rouler, s'aliéner et puis
mourir. »*

Cette attention aux sinuosités des vies qui trouvent le moyen d'échapper, de façon intermittente, à la mécanique de notre modernité productiviste constitue à mon avis le legs le plus précieux laissé par Bouchard. Cet œil qui sait voir ce que les autres ne jugent pas digne d'attention, cet œil qui rend possible un émerveillement jusque-là interdit, enseigne qu'il est enrichissant d'accorder du temps à ce qu'on ne comprend pas. Il se pourrait même que cette activité soit essentielle, mais d'une façon qu'on a de plus en plus de mal à saisir. En effet, on a beau se représenter l'individu comme un être autonome, comme un « projet » qu'il s'agit de mener à bien grâce à une éthique du dépassement, cette chose que l'on appelle « moi » n'en demeure pas moins, dans une large mesure, une énigme. L'attention aux vies d'autrui, à défaut de nous offrir la clé de cette énigme, peut nous apprendre à admirer l'ingéniosité inépuisable avec laquelle les humains fabriquent, ensemble, des façons d'habiter ce monde qu'on ne finit pas de déchiffrer. 